

Demande de PPCMOI

Demande de PPCMOI

Quartier Molson

31.
10.
2024

Table des matières

01

Introduction

Introduction

Objet de la demande:

À la suite de la décision de Molson de déménager ses activités de production brassicole sur la Rive-Sud de Montréal, le site historique de ses terrains au pied du pont Jacques-Cartier, a été mis en vente. À l'issue du processus de sélection des acheteurs, le Consortium composé par MONTONI et le Fonds immobilier de solidarité FTQ a acquis le site, en vue de son redéveloppement en quartier mixte.

D'une superficie de 10,8 hectares au cœur de l'arrondissement de Ville-Marie, ce site emblématique du dynamisme de Montréal au 18ème siècle s'étend sur plusieurs îlots, principalement concentrés entre les rues Atateken et Papineau, aux abords de l'autoroute Ville-Marie. Jadis moteur du développement industriel des Faubourgs, il accompagne aujourd'hui le secteur dans sa requalification en milieu de vie, avec une première phase de redéveloppement localisée sur l'îlot dit « des Voltigeurs ».

Suivant l'adoption du PPU des Faubourgs, le consortium a œuvré de concert avec l'arrondissement, les parties prenantes du secteur et Molson-Coors sur la vision de projet pour la transformation pour l'Îlot des Voltigeurs. Les plans de ce projet ont été approuvés et estampillés par l'arrondissement le 28 février 2022, conformément au Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (CA-24-011).

L'objectif du présent document est d'exposer à l'Arrondissement de Ville-Marie la vision générale du Consortium pour le redéveloppement des autres terrains du site dans le cadre d'une demande de projet particulier de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI).



Montoni

Leader dans le développement immobilier au Québec, le Groupe MONTONI a réussi à se démarquer grâce à sa vision : bâtir un patrimoine durable fondé sur une expertise de pointe. Fier détenteur du titre des Sociétés les mieux gérées au Canada depuis 20 ans et membre du Club Platine depuis 2007, MONTONI compte à son actif près de 500 projets représentant plus de :

+ 20 millions de pieds carrés de constructions industrielles, institutionnelles, commerciales et résidentielles;
+ 30 centres corporatifs, et
+ 22 millions de pieds carrés en développement.

Le Groupe a ainsi réussi à se tailler une place de choix dans l'industrie grâce à son portefeuille de terrains d'envergure dans la région métropolitaine, de même que par l'offre d'une gamme complète de services verticalement intégrés couvrant la promotion, la construction – de l'excavation au design intérieur – et la gestion immobilière.

Membre agréé LEED® du Conseil du bâtiment durable du Canada, MONTONI cumule plus de 4 millions de pieds carrés de bâtiments certifiés LEED®. Afin de rendre plus accessible le bâtiment vert et intelligent, l'entreprise a également développé le programme DISTINCTION par MONTONI, qui vise à réduire au maximum l'impact environnemental de chaque bâtiment sur son environnement et à placer le bien-être des occupants au premier plan.

Se démarquant par l'aspect novateur et la qualité de ses réalisations, l'entreprise a notamment remporté, à deux reprises, le Prix INOVA de l'Institut de développement urbain du Québec, soit pour la construction du siège social du Groupe Lumenpulse, dans la catégorie Bâtiment intégré, industriel et de R&D, ainsi que pour celle du campus Ericsson dans la catégorie Commercial – Coûts de construction supérieurs à 50 M$. MONTONI a également remporté le Prix Leader en transport durable MOBA pour la réduction de l'impact environnemental du campus Ericsson.







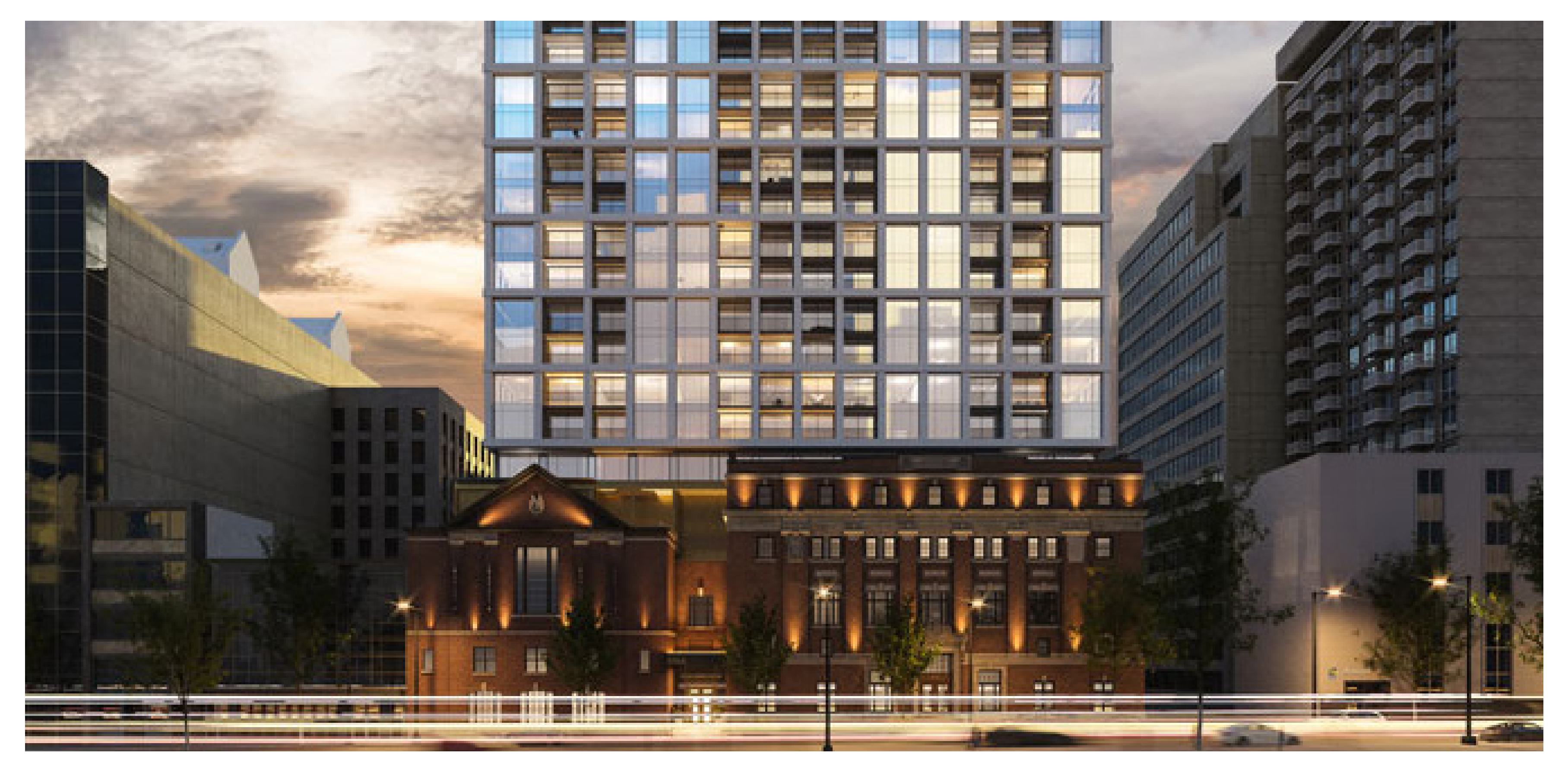
Fonds immobilier de solidarité FTQ

Depuis plus de 30 ans, le Fonds immobilier de solidarité FTQ contribue au développement économique du Québec en participant financièrement et stratégiquement à la réalisation de projets immobiliers rentables et socialement responsables en partenariat avec des leaders du secteur. Il appuie le démarrage de projets dans diverses régions du Québec tant dans les secteurs résidentiels, de bureaux, commercial, institutionnel, qu'industriel. Il privilégie le développement de projets mixtes, inclusifs et durables qui créent des milieux de vie et dont les retombées profitent aux actionnaires-épargnants du Fonds de solidarité FTQ. Le Fonds immobilier adopte une approche de développement fondée sur les facteurs ESG (Environnementaux, Sociaux et de Gouvernance) menant à des projets écoresponsables.

Au 30 juin 2024, le Fonds immobilier comptait 31 projets immobiliers en développement ou en construction d'une valeur de 5,1 milliards $; 83 immeubles en gestion d'actifs; 5 millions de pi2 de terrain à vocation industrielle à développer. Il cumulait des investissements de 355 millions $ pour des projets à vocation sociale, communautaire et abordable qui lui ont permis, au fil des ans, de contribuer à réaliser plus de 9 000 logements abordables pérennes. Le Fonds immobilier est membre de Bâtiment durable Québec.



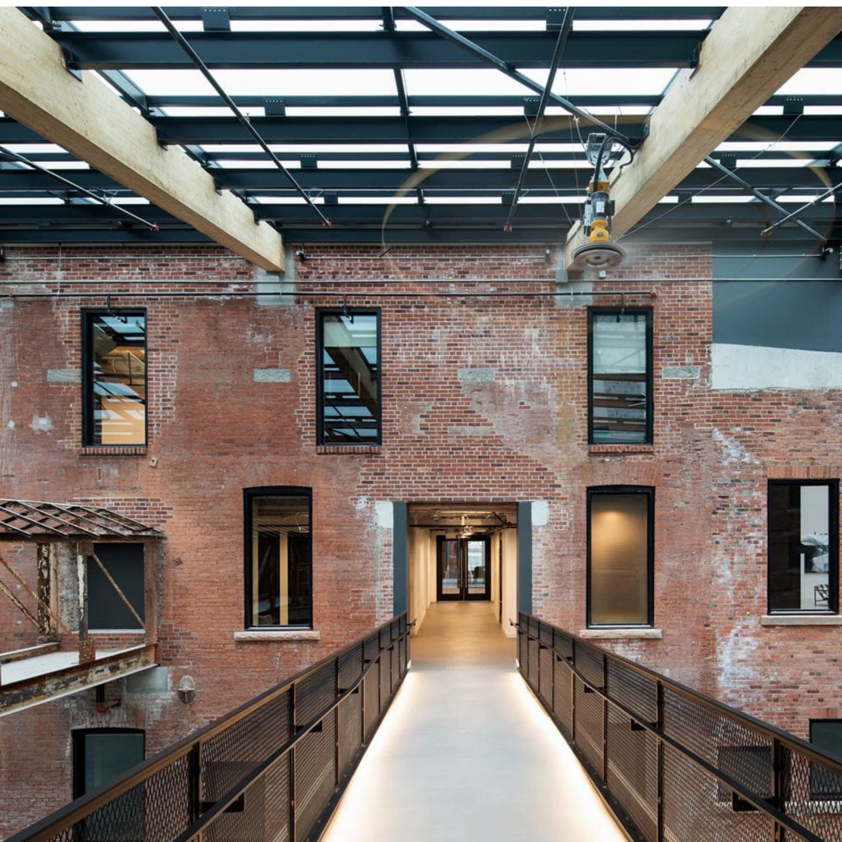




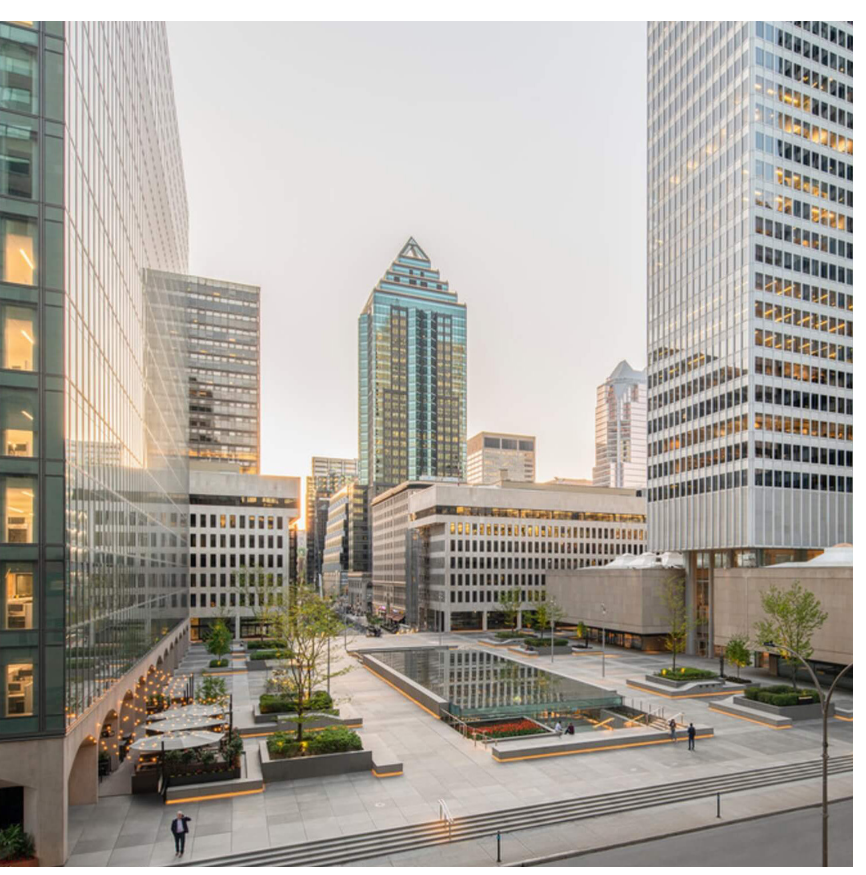
Sid Lee Architecture

Depuis 2009, Sid Lee Architecture croit que la beauté de nos villes est créée par ceux qui les habitent et investit son énergie pour eux. La série de projets de transformation au cœur du centre-ville de Montréal, signée par la firme, témoigne de son engagement envers la revalorisation du patrimoine bâti. Ses interventions couvrent des domaines de développement variés comme l'habitation, l'hôtellerie, les loisirs et l'aménagement d'espaces corporatifs et commerciaux. Innovante et engagée, la firme excelle dans la création d'environnements inspirants et durables, toujours en phase avec le bien-être des utilisateur·trice·s. Ses artisan.e.s comprennent la responsabilité sociale du projet d'architecture et créent des lieux flexibles, facilement adaptables, qui répondent aux besoins toujours changeants des usagers.









CCxA

Fondée en 1994, CCxA (auparavant Claude Cormier et Associés) est reconnue internationalement pour sa vision unique et la création d'espaces urbains significatifs. La firme s'épanouit à travers sa participation à des projets urbains complexes, en y répondant avec des solutions de design qui se veulent critiques et innovantes. Son approche en architecture de paysage combine une grande rigueur conceptuelle à un solide savoir-faire technique, où chaque solution est issue d'une connaissance approfondie du milieu, de son histoire et des phénomènes liés au paysage. La firme cherche à transcender l'expérience du public et à transformer les espaces de vie en conjuguant beauté, joie, écologie et vivre-ensemble. Son approche en architecture de paysage combine une grande rigueur conceptuelle à un solide savoir-faire technique, où chaque solution est issue d'une connaissance approfondie du milieu et des phénomènes liés au paysage. Les réalisations de CCxA débordent du cadre traditionnel de l'architecture de paysage pour tisser des liens entre design urbain, art public, architecture et écologie.









SHDM

Organisme paramunicipal à but non lucratif, la Société d'habitation et de développement de Montréal (SHDM) contribue au développement social et économique de Montréal par le développement et la gestion d'un parc immobilier de nature résidentielle, commerciale, industrielle, institutionnelle et culturelle d'une valeur de 1,3 milliard $. Bras immobilier de la Ville de Montréal, la SHDM intervient en habitation abordable à très long terme. Elle contribue à maintenir et à augmenter l'offre de logements locatifs résidentiels pour une mixité de clientèles, dont les personnes en situation de vulnérabilité, et à favoriser l'accès à la propriété.

Le parc immobilier :

391 bâtiments résidentiels regroupant 5 217 logements abordables, dont :

359 immeubles pour une mixité de clientèles (2 705 logements pour tous);

17 immeubles Autonomie+ pour personnes de 55 ans et plus (1 240 logements);

3 immeubles pour personnes en situation de vulnérabilité et 12 maisons de chambres (1 272 unités gérées par des partenaires OBNL).

3 925 unités abordables financées par l'entremise du programme d'accession à la propriété Accès Condos depuis 2005.

Plus de 1 million de pi² d'espaces commerciaux à vocation institutionnelle et culturelle.









02 —

Mise en contexte

Localisation du site

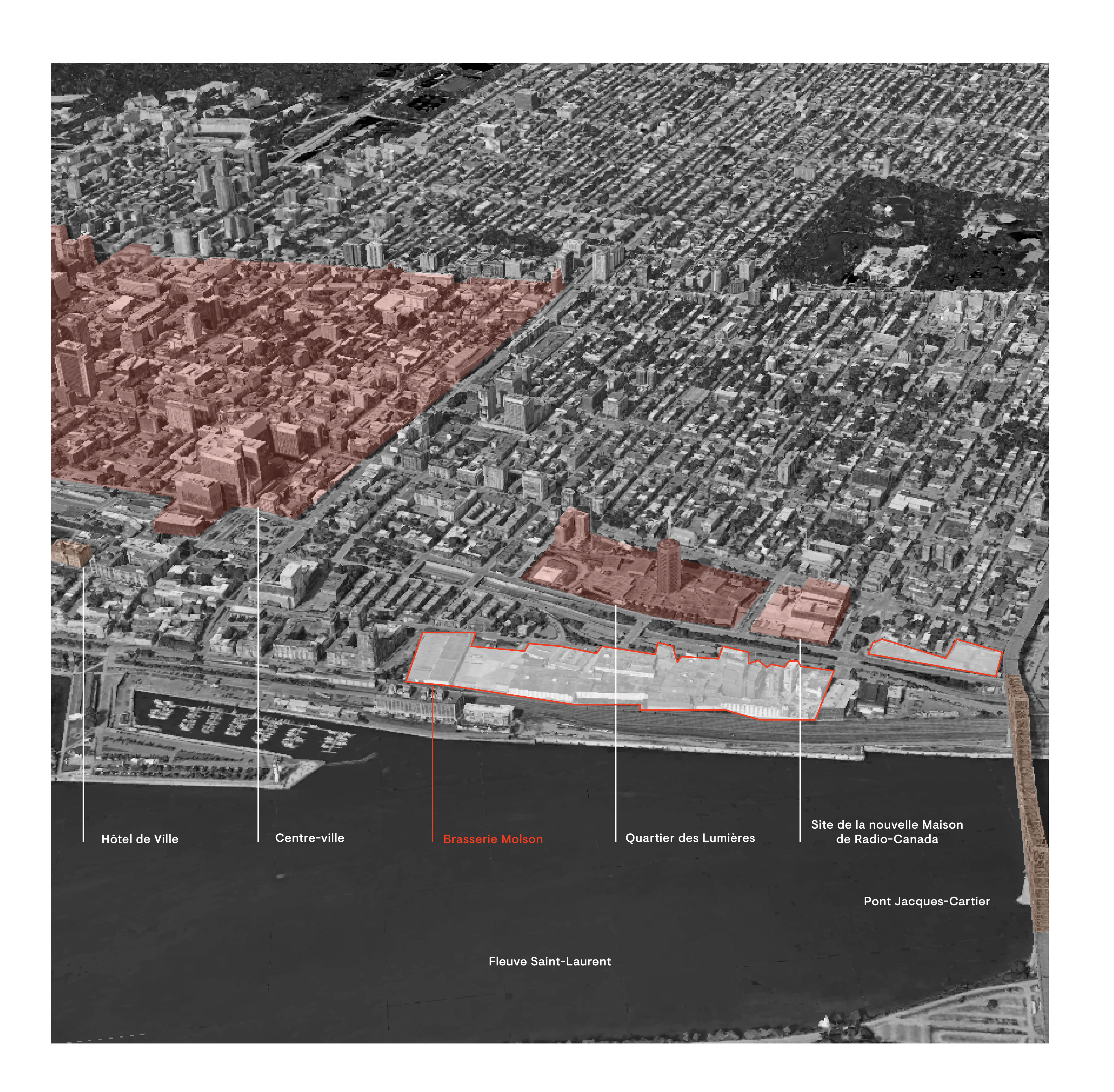
Le site est localisé entre le Vieux-Montréal et le quartier Centre-Sud, dans le secteur des Faubourgs. Le secteur est généralement parsemé d'un tissu urbain faubourien marqué par la présence de nombreuses fractures et projets d'envergures qui ont successivement effacé son échelle d'origine.

Ce milieu hétérogène séparé par des superpositions d'infrastructures est aujourd'hui en requalification active à travers le développement des projets des la nouvelle Maison de Radio-Canada, du Quartiers des Lumières, et de l'Esplanade Cartier.

À proximité immédiate du centre-ville et disposant de nombreux éléments d'intérêt préexistants à la consolidation d'un milieu de vie complet et attractif, le secteur des Faubourgs constitue une opportunité de redéveloppement stratégique pour la métropole et une requalification prioritaire pour la Ville de Montréal.

Situé à l'extrémité sud-ouest du secteur des Faubourgs, le site Molson est directement adjacent au Vieux-Montréal a le potentiel de prolonger l'arrondissement historique et la zone récréotouristique du Vieux-Port de Montréal. Le site Molson a aussi le potentiel de consolider le tissu urbain entre les axes locaux est-ouest du Vieux-Montréal et les axes locaux nord-sud de Centre-Sud en un ensemble structurant formant une destination.

La transformation de ce site jadis inaccessible présente également un important potentiel de mise en valeur du paysage et notamment de vues sur le fleuve, l'île Sainte-Hélène et sa Biosphère, le pont Jacques-Cartier et les éléments iconiques du site en lui-même. Son redéveloppement est cependant limité par la présence de plusieurs contraintes spatiales, comme les voies ferrées au sud de la propriété (installations du Port de Montréal) ou encore l'autoroute Ville-Marie.



Historique d'acquisition

Le redéveloppement du site de l'ancienne brasserie Molson est lié à la raison première de la vente des terrains : le déménagement des activités de Molson-Coors. En effet, si la production brassicole est relocalisée sur la Rive-Sud de Montréal, les bureaux de Molson-Coors resteront quant à eux sur le site et seront relocalisés dans les premiers bâtiments à être redéveloppés dans la Phase 1.

À la suite de ces décisions d'affaires, le site a été mis en vente par Jones Lang Lasalle pour le compte de Molson-Coors. C'est à cette occasion que le Consortium aujourd'hui formé par MONTONI et le Fonds immobilier de solidarité FTQ s'est démarqué par sa vision de redéveloppement du site, axée sur un quartier mixte, durable, respectueux du patrimoine et de l'héritage de la brasserie.

Lors de l'achat des terrains, le Consortium a également signé une entente avec la Ville de Montréal, Molson et la SHDM. À travers cette entente de 2019, le développeur a fait les dons suivants, lesquels contribueront à rehausser la qualité de vie dans le secteur :

+ Au-delà de la contribution aux fins de frais de parc, le Consortium offre près de 5 000 m2 de terrain supplémentaire pour fins de parcs, afin d'améliorer la qualité des espaces publics. Le parc Sohmer, lieu de rassemblement majeur de la communauté de la fin du 19ème siècle au milieu du 20ème, disparu avec les aménagements successifs effectués aux abords du fleuve, devrait ainsi renaître au cœur du site à l'horizon 2026;

+ Le Consortium consent à aménager un lien piéton et une servitude de passage entre le site et le parc du Pied-du-Courant, notamment en passant à travers l'îlot des Voltigeurs;

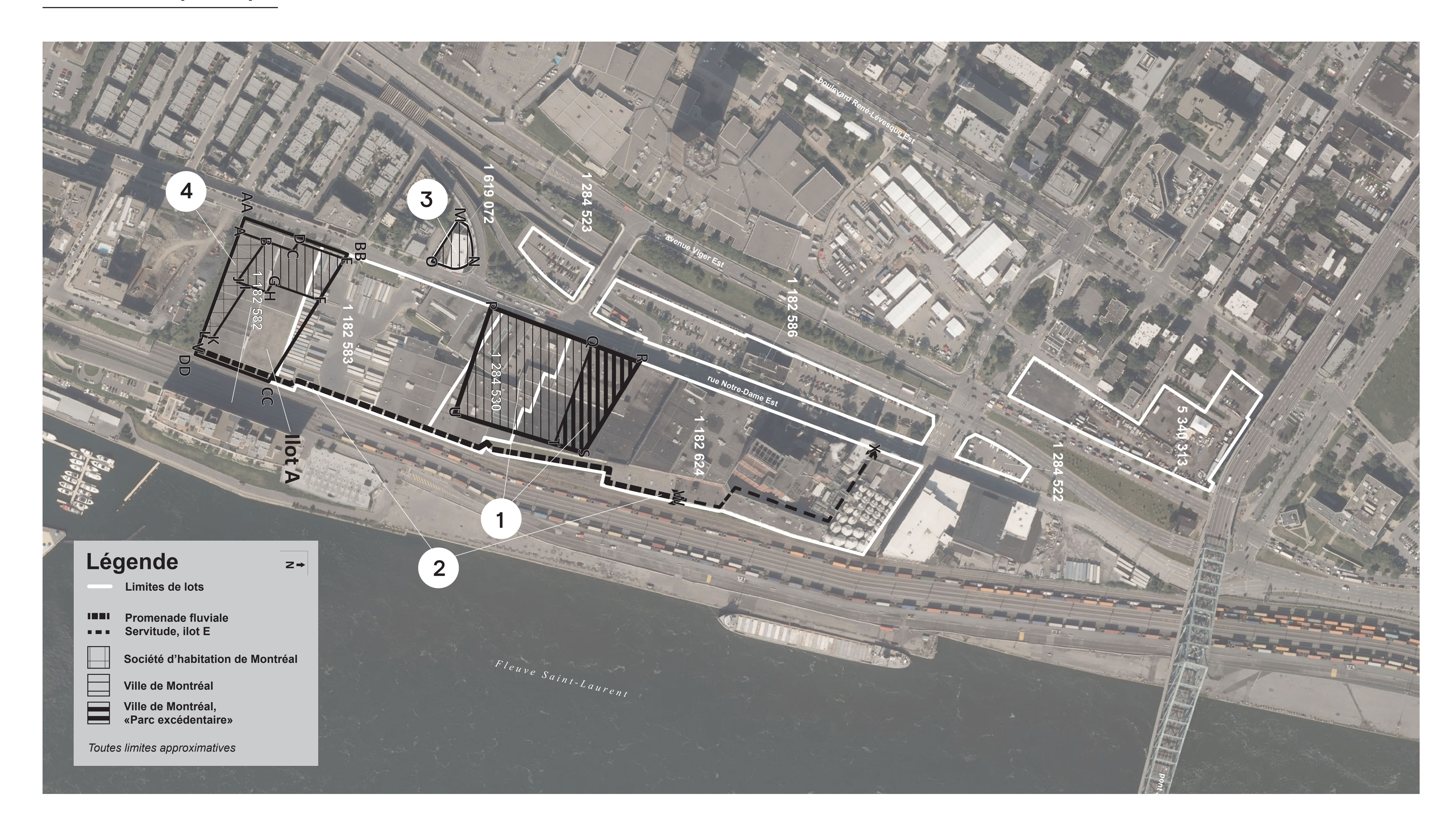
+ Le Consortium s'est engagé à respecter le développement des unités d'habitation selon le Règlement pour une métropole mixte alors en cours de préparation, ainsi qu'à contribuer à créer un milieu adapté à tous les âges et types de ménages;

+ Le Consortium consent à léguer l'îlot compris entre les rues Montcalm, Beaudry, Notre-Dame et l'axe Ville-Marie;

+ Le Consortium consent à vendre de gré à gré en faveur de la Ville de Montréal un terrain de 4 850 m2 dont 1 850m2 pour la SHDM pour le développement d'un pôle civique. Une vente de gré à gré pour un bâtiment remplissant des fonctions de pôle économique sur l'îlot des Voltigeurs est également prévue en faveur de la Ville de Montréal.



Entente de principe



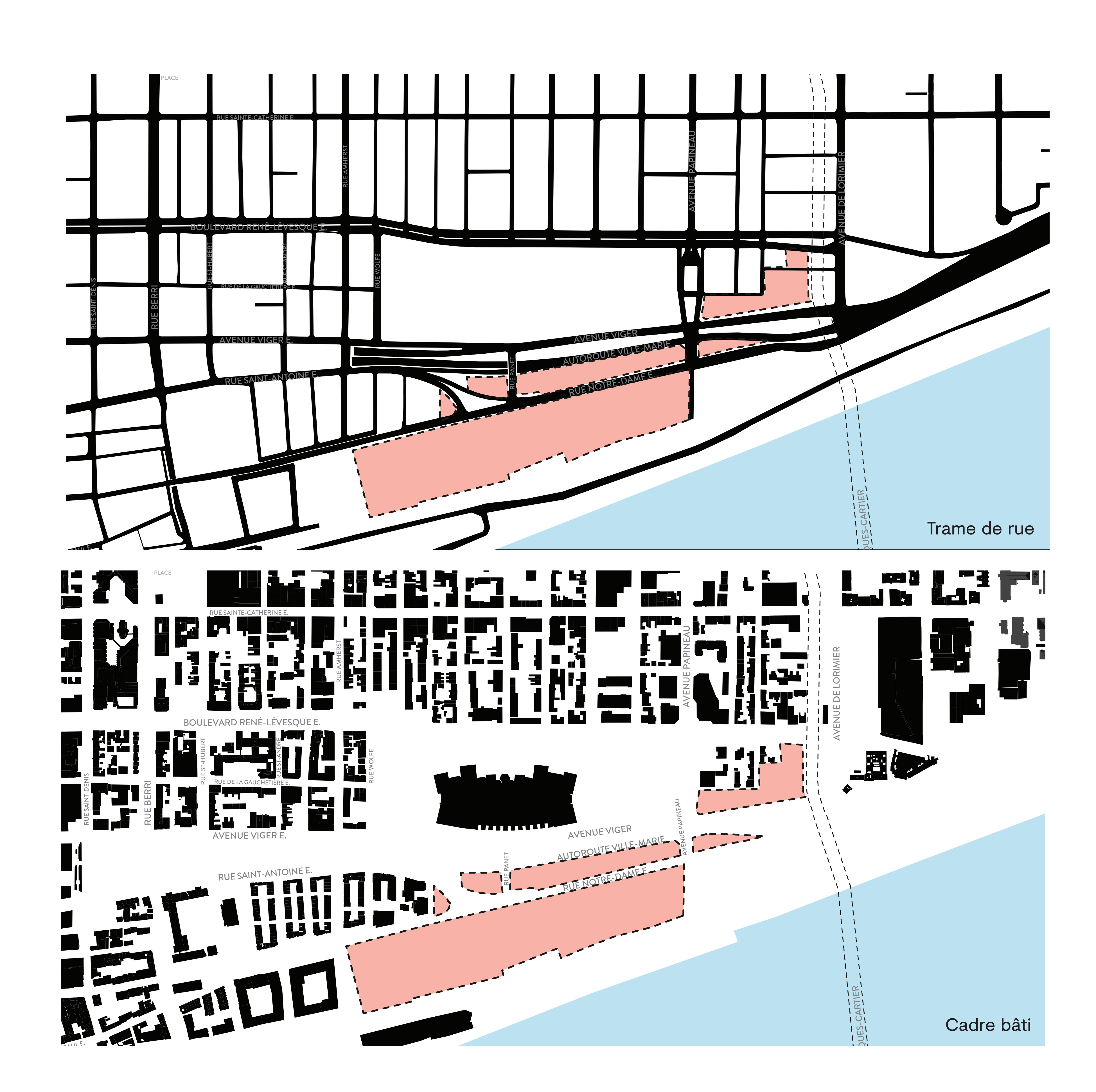
Milieu d’insertion

Le secteur des Faubourgs:

Au même titre que le Faubourg des Récollets ou les abords du canal Lachine, le secteur des Faubourgs constitue un berceau de l’essor industriel de Montréal. Sa localisation en amont des courants du Saint-Laurent en a fait une destination finale pour les bateaux, alors à voiles, contraints de s’arrêter « au pied-du-courant » pour déposer passagers et marchandises.

Autour de cette particularité physique du territoire s’est greffée une vie économique, puis un milieu de vie. Quartier ouvrier à l’ère industrielle, il subit plusieurs transformations profondes, impliquant la démolition de pans entiers du secteur. Ce sera le cas pour la construction du pont Jacques-Cartier, mais aussi plus tard pour la création du boulevard René-Lévesque et de l’autoroute ville-marie ou encore l’implantation de la Sûreté du Québec, de Radio-Canada et l’émergence de la Cité des Ondes.

Il en résulte aujourd’hui un quartier au caractère unique, la convergence de deux orientations dans la morphologie des îlots et d’immeubles imposants sur fond granulaire très découpé au cœur de ceux-ci. Le tissu résidentiel typique des quartiers centraux de Montréal, constitué en majorité de duplex et triplex en maçonnerie dans des îlots d’un à deux hectares, est parsemé d’anciens bâtiments et artefacts industriels, et entrecoupé de fractures urbaines, qu’il s’agisse d’infrastructures de transport ou de grandes propriétés, notamment institutionnelles.

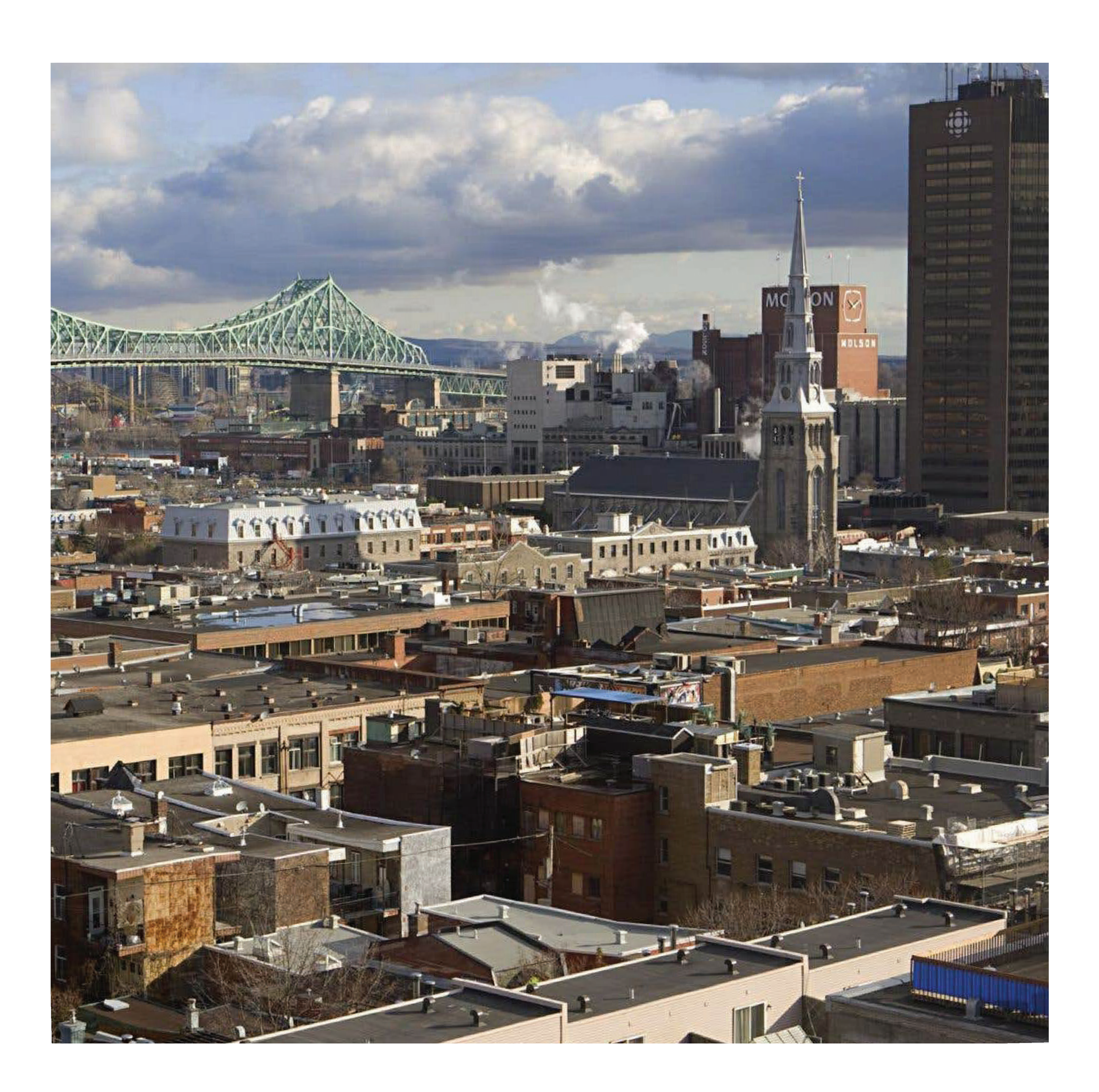


De cette hétérogénéité apparente émerge un fort esprit de communauté et d'attachement aux Faubourgs, dans un quartier qui s'est enrichi de son évolution quant à la diversité des usages, populations et emplois présents sur son territoire.

La concomitance du déménagement de Radio-Canada dans la nouvelle maison de Radio-Canada, des activités brassicoles de Molson sur la Rive-Sud de Montréal et le développement du site vacant de l'Esplanade Cartier à l'Est du pont, a poussé la Ville de Montréal à s'impliquer activement dans la transformation du secteur, ainsi que les citoyens et acteurs locaux à travers plusieurs consultations orchestrées par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM).

Outre le redéveloppement de ces trois grands sites, de nombreuses interventions sont programmées ou à l'étude pour redéfinir l'espace public, dont le réaménagement de l'autoroute Ville-Marie en boulevard urbain, l'approche du pont Jacques-Cartier ou encore l'arrivée du Réseau Express Métropolitain (REM) sur le boulevard René-Lévesque.

Dans la transformation profonde du secteur à travers le temps, la présence de Molson, qu'il s'agisse de la famille ou des activités brassicoles, apparaît comme une rare permanence.



Le site

La propriété de Molson-Coors s'étend sur environ 10,8 hectares, répartis sur des lots situés de part et d'autre de la rue Notre-Dame Est et de l'autoroute Ville-Marie. Elle se compose de trois parties :

+ Les terrains de la brasserie Molson, localisés entre le chemin de fer au Sud, la rue Notre-Dame Est au Nord, la rue Monarque à l'Est et la rue Atateken à l'Ouest. On retrouve sur cette portion du site le plus grand ensemble bâti, abritant les fonctions d'usine de la brasserie (fabrication, embouteillage et expédition de la bière). Entre 1786 et 1990, le site a pris de l'expansion d'est en ouest : ainsi, les bâtiments les plus anciens se retrouvent à l'est du site, dans l'îlot des Voltigeurs, tandis que les plus récents sont localisés à l'Ouest. Cette temporalité se lit dans l'architecture, les bâtiments d'origine affichant une complexité et un traitement des façades riche et soigné de style néo-classique, qui contrastent avec la simplicité des édifices plus contemporains. En pierre de taille, le front bâti de la portion est du site témoigne du prestige de la famille Molson dans une qualité architecturale peu commune pour un bâtiment industriel.

Parallèlement, ces séquences bâties correspondent à chacun des stades de la chaîne de production : l'est du site est consacré au brassage de la bière, le centre à l'embouteillage et l'Ouest à la distribution dans des entrepôts relativement récents. Mentionnons que la Société d'habitation et de développement de Montréal (SHDM), société paramunicipale à but non lucratif œuvrant à la réalisation de projets structurants, détenait des droits aériens au-dessus de l'entrepôt. Également, il est à noter la présence du tunnel Beaudry, dont l'entrée se situe au nord de la rue Notre-Dame Est, sur un terrain appartenant à la Ville de Montréal. Débouchant autrefois sur la propriété du Port de Montréal, il n'est plus en fonction. Son accès nord-est fermé au public et un accès à l'extrémité sud-est devenu définitivement impraticable;

+ Les stationnements et le bâtiment administratif compris entre la rue Notre-Dame au Sud, l'autoroute Ville-Marie au Nord, le pont Jacques-Cartier à l'Est et le tunnel Beaudry à l'Ouest. Cette portion du site sera impactée par l'aménagement du boulevard Ville-Marie;

+ Le stationnement compris entre l'autoroute Ville-Marie au Sud, les emprises du pont Jacques-Cartier à l'est, la rue de la Gauchetière, la rue Érié et le boulevard René-Lévesque au Nord, le pont Jacques-Cartier à l'Est et l'avenue Papineau à l'Ouest.



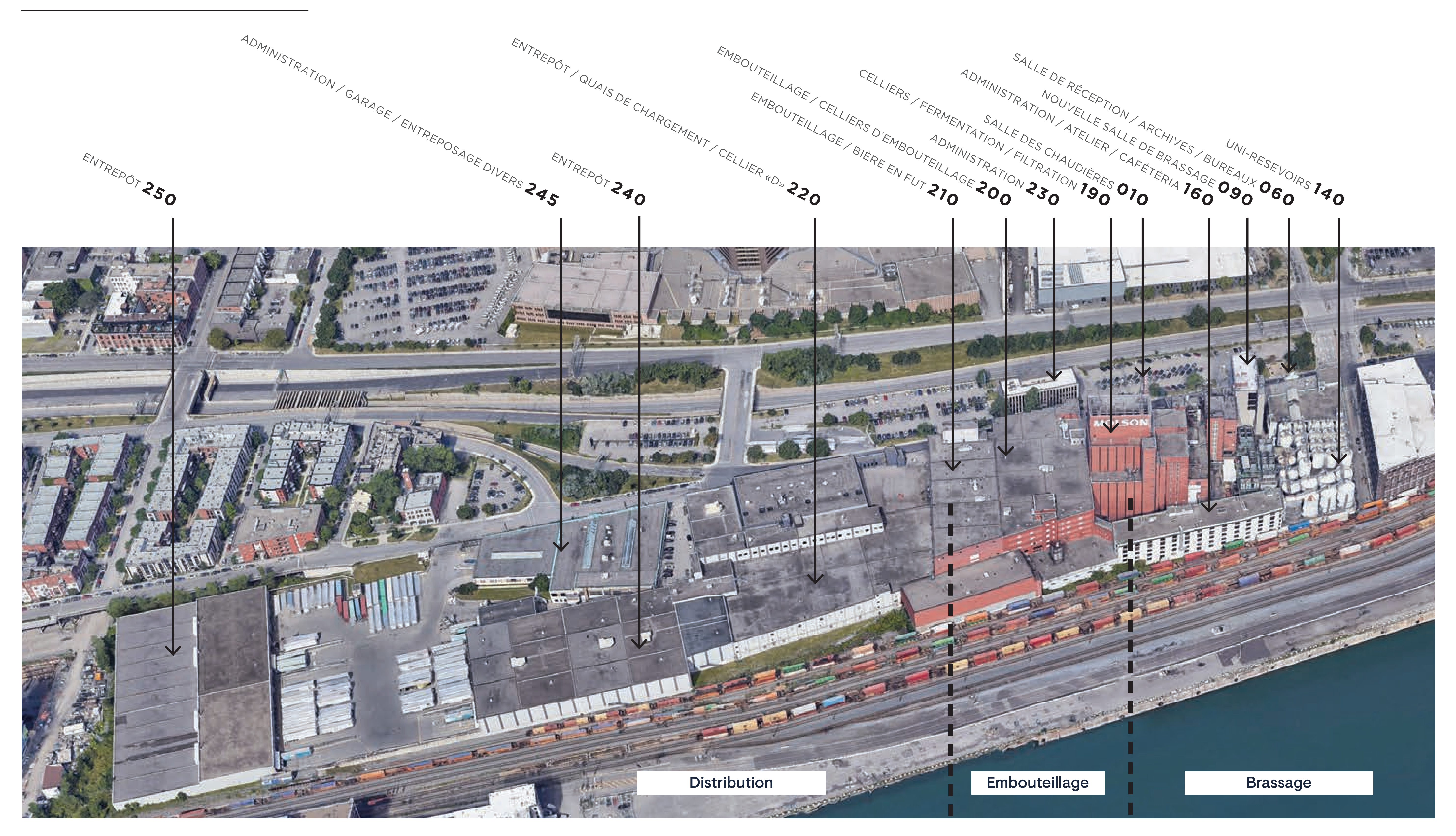


Propriété


René-Lévesque Est
Alexandre de Sève
Papineau
Cartier
Dorion
Érié
Gauchetière Est
5 340 313
AUTOROUTE VILLE-MARIE
SAINT-ANTOINE EST
720
PANET
1 284 523
1 619 072
1 182 586
1 284 522
Notre-Dame Est
Pont Jacques-Cartier
Atateken
PC-01749
1 182 583
1 284 530
1 182 624
2 296 251
PORT DE MONTRÉAL

Fonction des bâtiments

Quartier Molson



PPCMOI
Îlot des Voltigeurs

PPCMOI Îlot des Voltigeurs

Situé à l'extrémité est du site, l'îlot des Voltigeurs est caractérisé par la présence des bâtiments et équipements les plus anciens, ainsi que des éléments iconiques du paysage montréalais que représentent notamment l'enseigne Molson et son horloge.

L'îlot des Voltigeurs représente l'essence du site de l'ancienne brasserie, par la présence des empreintes historiques visibles dont les bâtiments les plus anciens font partie, mais aussi l'activité de brassage qui s'y est opérée pendant des siècles, du cœur de la production brassicole. Cette authenticité est une des raisons pour lesquelles le Consortium souhaite commencer le redéveloppement du site par l'îlot des Voltigeurs, alliée au souhait de Molson-Coors d'y déplacer son siège social à l'angle des rues Notre-Dame Est et Monarque.

La première phase de redéveloppement (communément appelée Phase 1A) concerne plus précisément la transformation de bâtiments existants sur la rue Notre-Dame Est, entre la rue Alexandre-DeSève et la rue Monarque, et ce, entre autres en vue d'y déménager à court terme les bureaux administratifs de Molson et créer une expérience complète autour de la bière, de la production à la dégustation.

Les phases subséquentes de redéveloppement de l'Îlot des Voltigeurs ajouteront une nouvelle programmation diversifiée afin d'en faire un lieu vibrant et unique en son genre à Montréal.

Si les plans finaux des dernières phases de l'Îlot sont à développer, la vision générale du secteur a été présentée, approuvée et estampillée par l'arrondissement le 28 février 2022, conformément au Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (CA-24-011).



Modifications au PPCMOI

Suite à l'adoption du PPCMOI pour l'Îlot des Voltigeurs, plusieurs évolutions et nouvelles conditions socio-économiques ont conduit à une réévaluation du programme et de la configuration du développement de ce site.

Dans le cadre de la nouvelle demande de PPCMOI pour l'ensemble des anciens terrains de la brasserie Molson, certains ajustements sont demandés par rapport à l'ancien PPCMOI en vigueur sur l'îlot.

À l'intérieur de cette nouvelle mouture de l'îlot, la transformation de la tour Molson, dont le design et les dimensions sont repensés pour mieux répondre aux besoins actuels du projet est présenté pour la première fois. L'emplacement et la quantité d'espaces de bureaux sont également revus, afin d'optimiser leur intégration dans le site tout en répondant aux nouvelles exigences du marché. La bonification des espaces ouverts sur l'îlot vise à offrir un environnement plus convivial et à maximiser les espaces accessibles au public. Par ailleurs, l'emplacement et la configuration des tours résidentielles sont ajustés pour renforcer l'harmonie visuelle et fonctionnelle de l'ensemble bâti. Enfin, les accès au site et la gestion des stationnements souterrains font l'objet d'une attention particulière pour garantir une circulation fluide et minimiser l'impact sur le quartier environnant.

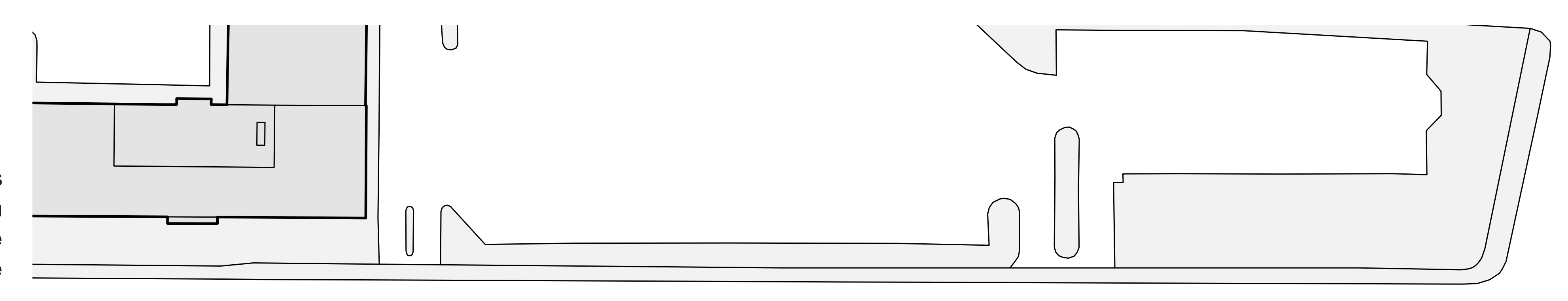


Implantation

L’objectif qui sous-tend l’aménagement de l’Îlot des Voltigeurs est d’en faire émerger en miniature la vision globale de redéveloppement du site au complet, soit celle d’un quartier complet intégré à son milieu et l’urbanité émergente du secteur.

Historiquement, l’îlot des Voltigeurs était un lieu d’emploi habité, en témoignent les terrasses Molson, un des premiers exemples de maisons en rangées de la métropole ou encore la résidence même de la famille Molson. Le parti d’aménagement est de ramener cette mixité sur l’îlot en réintroduisant la fonction résidentielle, mais aussi du commerce, des bureaux, une animation des espaces extérieurs et une programmation culturelle, événementielle et éventuellement hôtelière.

À l’échelle du quartier, le redéveloppement se place en continuité de la trajectoire est-ouest du Chemin qui marche jusqu’à la rue Notre-Dame Est et crée plusieurs percées nord-sud en faisant ressortir les axes historiques de l’ancienne rue des Voltigeurs et de la porte cochère entre les bâtiments 060 et 090. La porosité de l’îlot est complétée par le dégagement des anciennes terrasses Molson et diverses circulations étroites rappelant l’aspect labyrinthique qui caractérise le complexe industriel d’une époque révolue.



: Équipement à démanteler

: À démolir

: Équipement à relocaliser

: À préserver

: À démolir et intégration d’une nouvelle construction

Surhauteur

Superficies de l'Îlot
20 109,3 m²

Superficies au sol des bâtiments
± 9 328 m²

Taux d'implantation
± 46%

 : En surhauteur

* : Volume pouvant déroger à la superficie maximale de plancher de 750 m² au delà de 30m

Rue Notre-Dame
Rue Monarque
Façade 200
010
020
030
060A
060B*
090*
051*
051B*
5000*
190*
180*
2000*
160

Phasage



: Phase 1
: Phase 2
: Phase 3
: Phase 4
Rue Notre-Dame
Rue Monarque
060A
090
030
020
Phase 1
010
051
051B
060B
Phase 2
5000
190
180
2000
Phase 4
Phase 3

Plan : Sous-sol 02

Quartier Molson

STATIONNEMENTS HOTEL

13 200

11 400

13 200

11 400

10 050

10 050

11 500

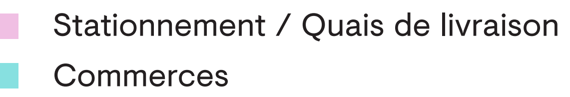
STATIONNEMENTS

11 500

12 900

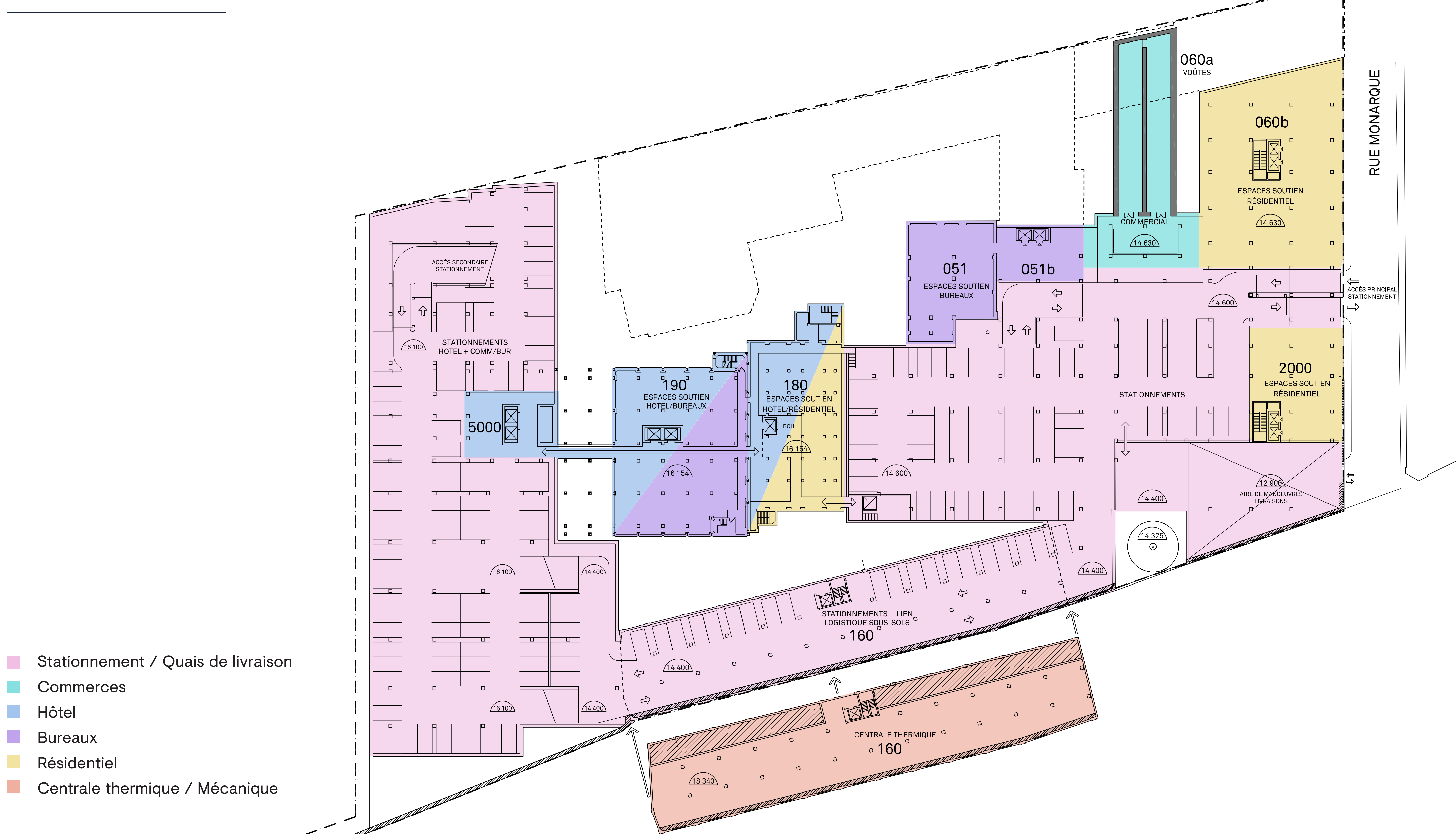
AIRE DE MANOEUVRES LIVRAISONS

RUE MONARQUE



- Stationnement / Quais de livraison
- Commerces
- Hôtel
- Bureaux
- Résidentiel
- Centrale thermique / Mécanique

Plan : Sous-sol 01



Plan : Rez-de-Chaussée

Quartier Molson

- Stationnement / Quais de livraison
- Commerces
- Hôtel
- Bureaux
- Résidentiel
- Centrale thermique / Mécanique

Plan : 2e et 3e (Phase 1a)

FACADE
200
5000
HOTEL
010
24 600
COMMERCIAL
030
BUREAUX
090
BUREAUX
060a
RÉSIDENTIEL
060b
RÉSIDENTIEL
BUREAUX
051
051b
190
BUREAUX
180
HOTEL ou RÉSIDENTIEL
RÉSIDENTIEL
2000
24 900
COMMERCIAL
160

Quartier Molson

- Stationnement / Quais de livraison
- Commerces
- Hôtel
- Bureaux
- Résidentiel
- Centrale thermique / Mécanique

Plan : 4e (Phase 1a)

Quartier Molson

- Stationnement / Quais de livraison
- Commerces
- Hôtel
- Bureaux
- Résidentiel
- Centrale thermique / Mécanique

Plan : 5e à 8e (Phase 1a)

Quartier Molson

TERRASSE HOTEL

5000
HOTEL
SPA-GYM-PISCINE

TERRASSE HOTEL

190
BUREAUX

180
HOTEL ou RÉSIDENTIEL

090
BUREAUX

051 BUREAUX 051b

BUREAUX
090+051+051b
±1 200 mc brut

060b
RÉSIDENTIEL

RÉSIDENTIEL
060b
±920 mc brut
(incluant coursives)

RÉSIDENTIEL
2000

RÉSIDENTIEL
2000
±900 mc brut
(incluant coursives)

COMMERCIAL
ou BUREAUX
160

31 500

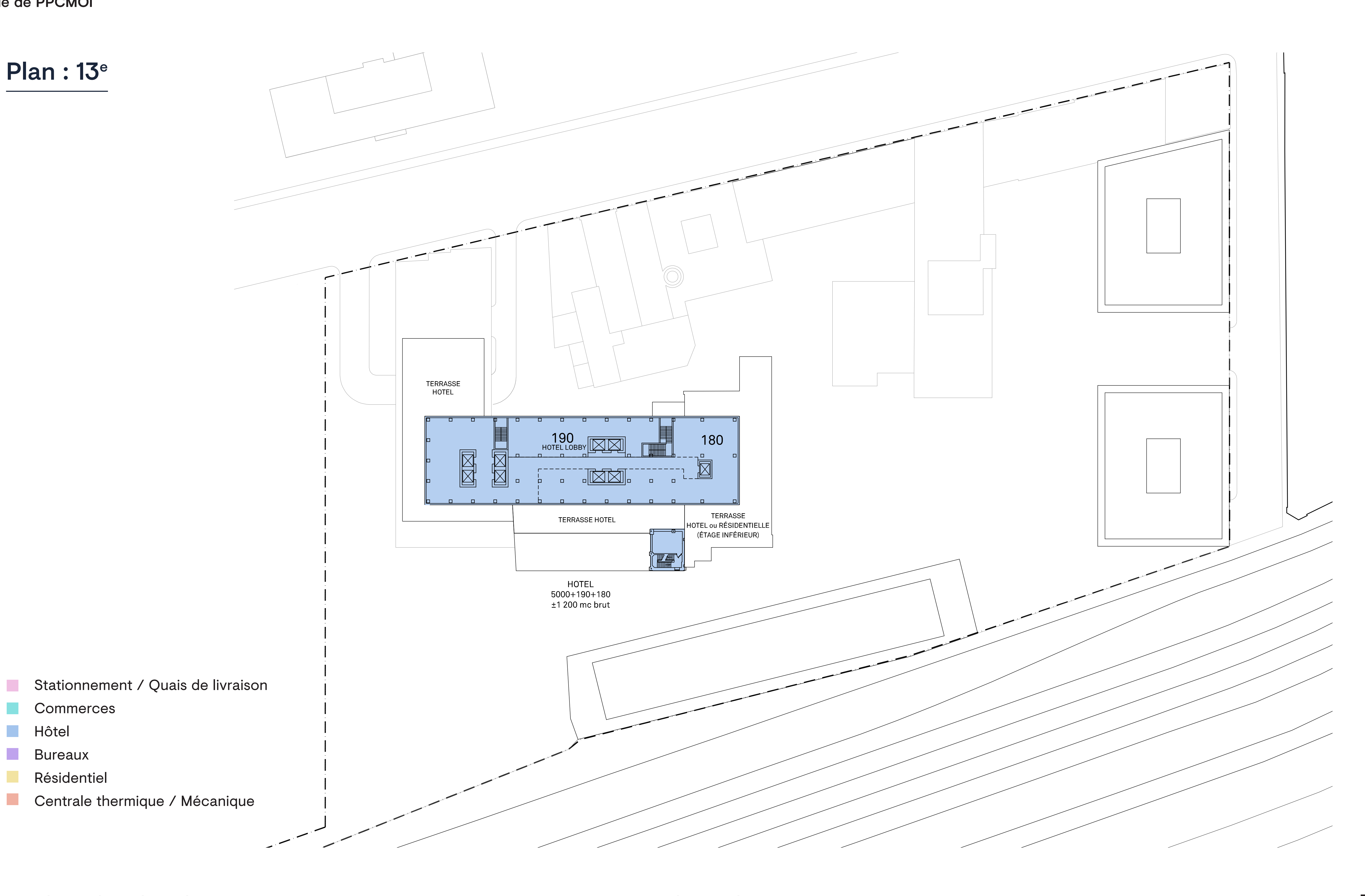
- Stationnement / Quais de livraison
- Commerces
- Hôtel
- Bureaux
- Résidentiel
- Centrale thermique / Mécanique

Plan : 9e (Phase 1a)

Quartier Molson

- Stationnement / Quais de livraison
- Commerces
- Hôtel
- Bureaux
- Résidentiel
- Centrale thermique / Mécanique

Plan : 13e



- Stationnement / Quais de livraison
- Commerces
- Hôtel
- Bureaux
- Résidentiel
- Centrale thermique / Mécanique

Quartier Molson

Plan : 14e à 23e

Quartier Molson

190
HOTEL

HOTEL
5000+190
±975 mc brut

- Stationnement / Quais de livraison
- Commerces
- Hôtel
- Bureaux
- Résidentiel
- Centrale thermique / Mécanique

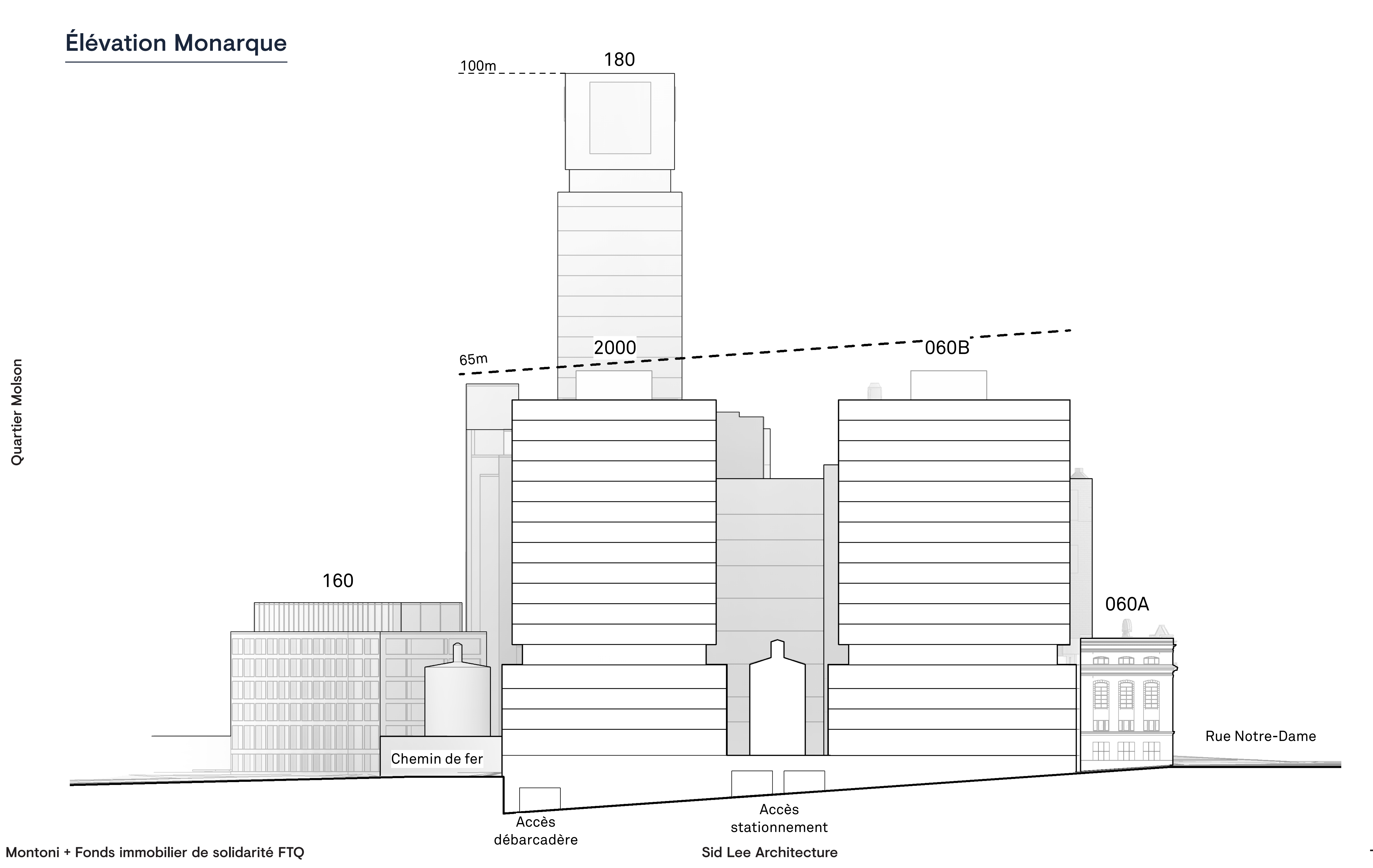
Plan : 24e et plus

TERRASSE COMMERCIALE

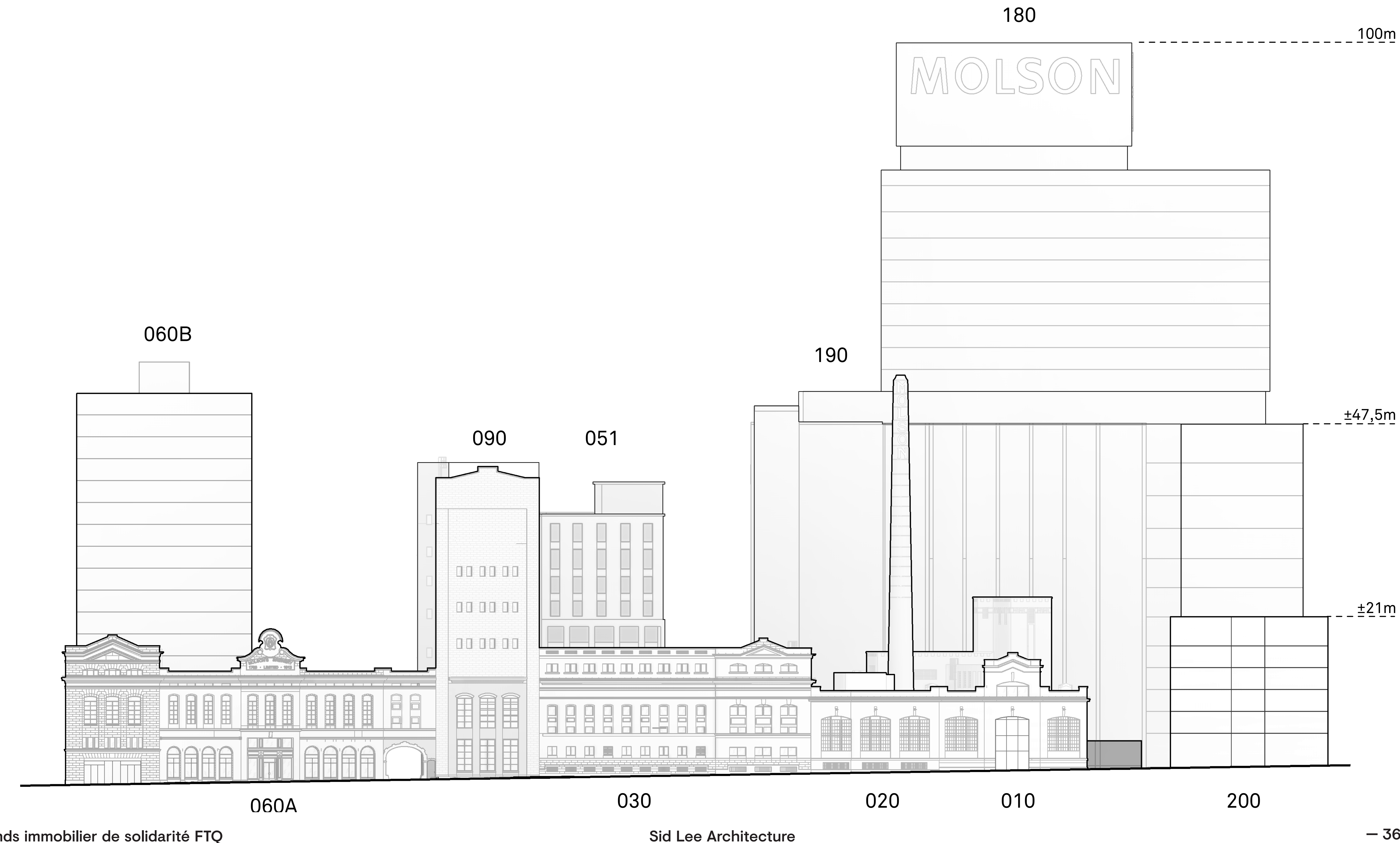
190
HOTEL/COMMERCIAL

- Stationnement / Quais de livraison
- Commerces
- Hôtel
- Bureaux
- Résidentiel
- Centrale thermique / Mécanique

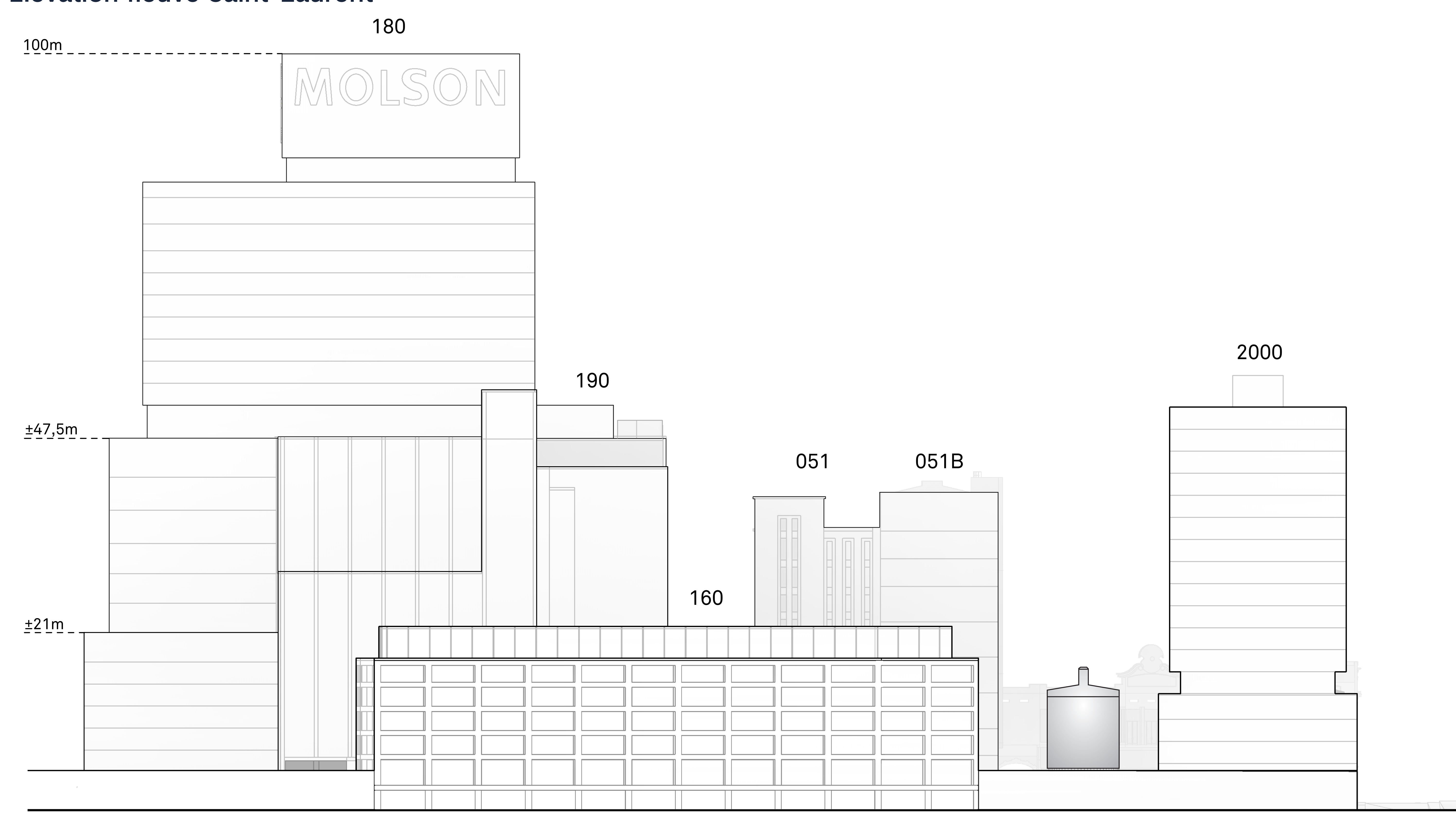
Élévation Monarque



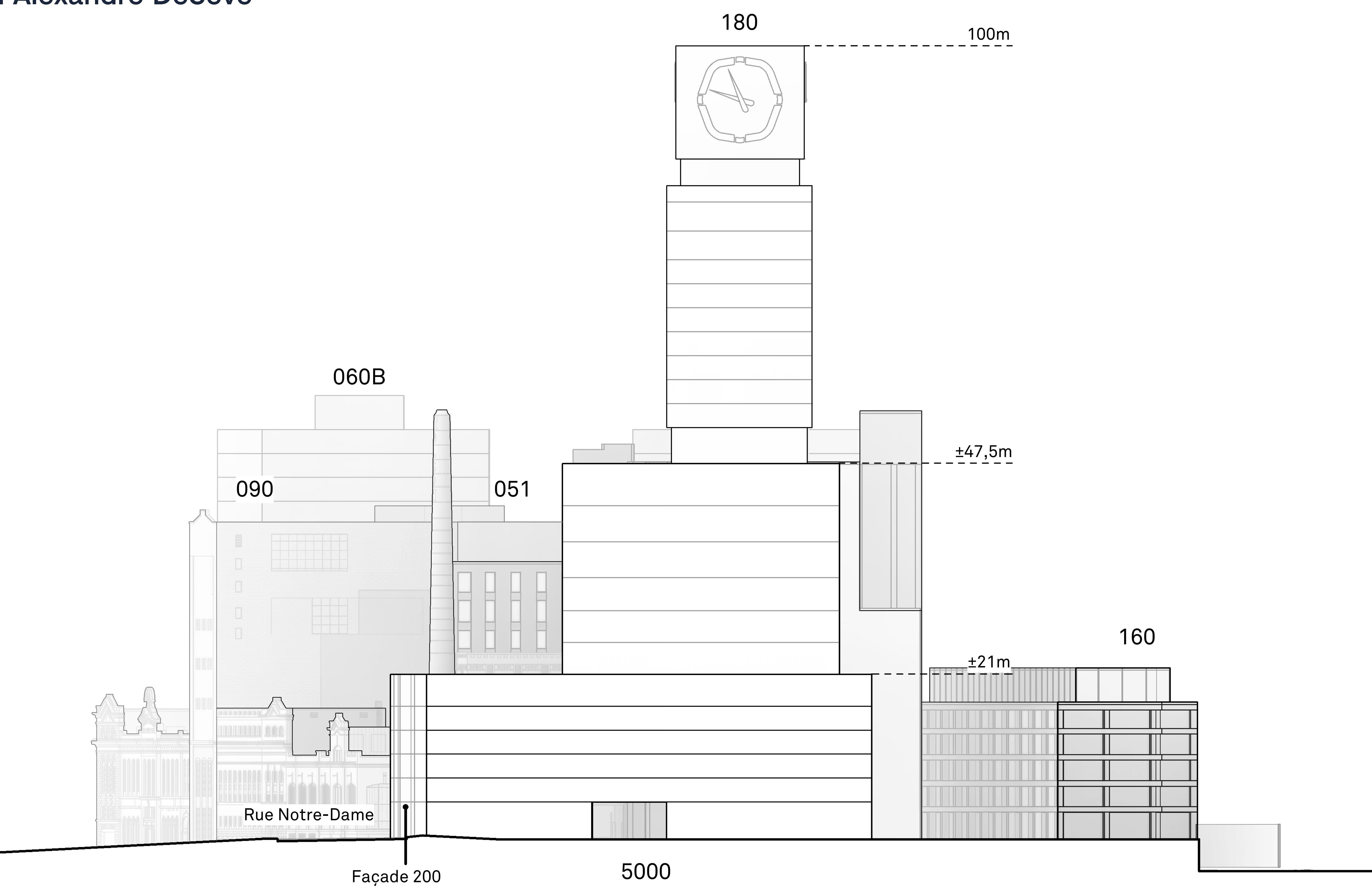
Élévation Notre-Dame



Élévation fleuve Saint-Laurent



Élévation Alexandre DeSève



03

Concept de redéveloppement

Vision de redéveloppement

Le projet de transformation des anciens terrains de la brasserie Molson vise la création d'un nouveau quartier à part entière, harmonieusement retissé à même le tissu urbain historique des faubourgs et redonnant un accès visuel au fleuve Saint-Laurent.

La conception de ce nouveau secteur s'appuie depuis son départ sur 6 piliers stratégiques afin de guider sa réalisation, et assurer d'en faire un quartier exemplaire à portée internationale tout en y intégrant les caractéristiques uniques de Montréal.

Pour ce faire, toutes les décisions d'aménagement entreprises dans la vision de développement se rabattent continuellement sur la volonté de :

+ Créer un nouveau quartier consolidé qui mène la ville vers son fleuve;

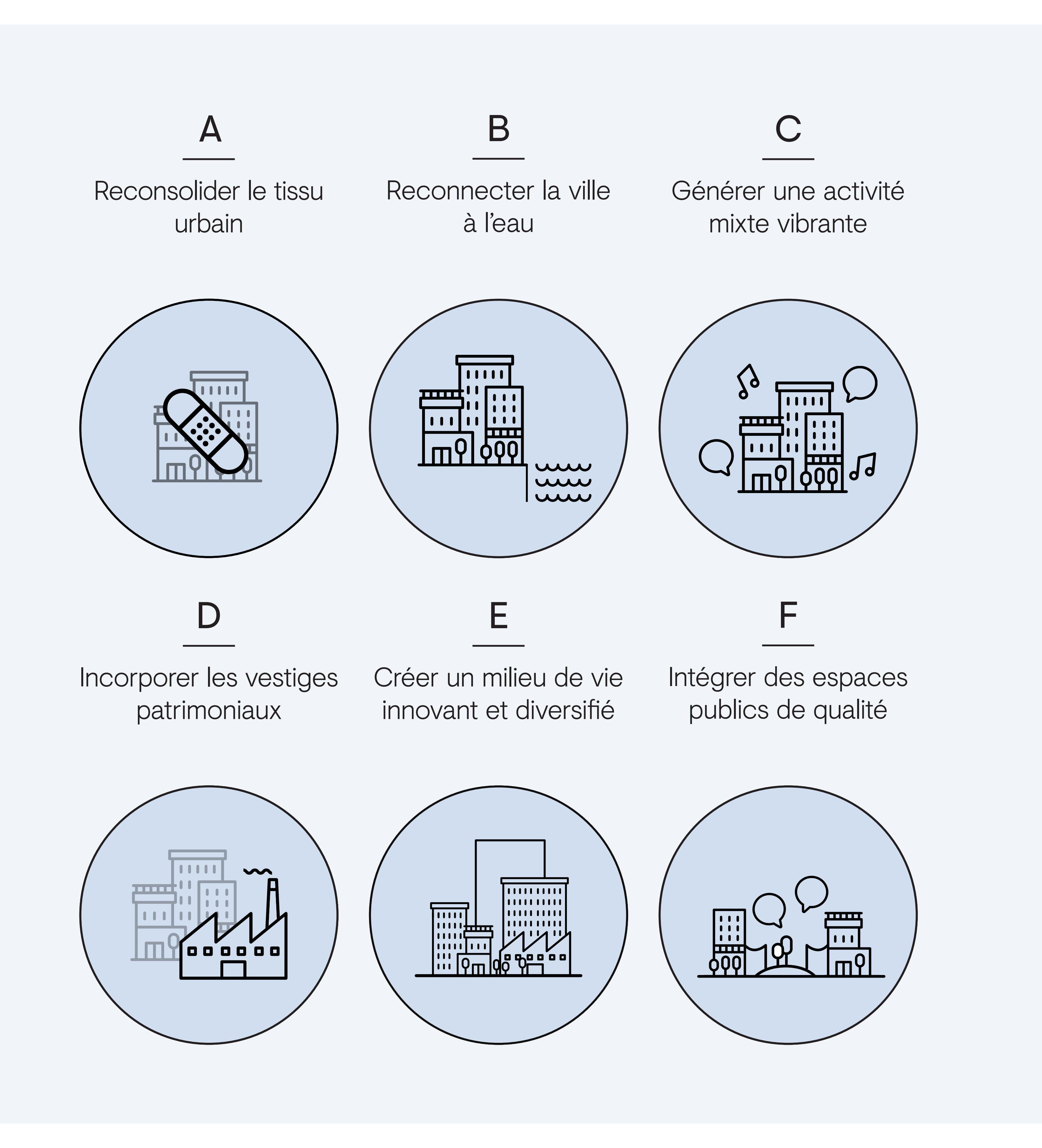
+ Réactiver le littoral par une connexion au vieux port réaménagée;

+ Structurer un milieu de vie avec une activité commerciale vibrante sur rue qui est harmonieusement intégrée au secteur;

+ Concevoir un lieu authentique, à l'échelle humaine et structurée par des artefacts industriels;

+ Travailler une volumétrie de site propice à la création de milieux de vie vibrants et à une variété des types et gabarits de constructions;

+ Inclure des espaces communautaires structurants et interreliés qui tissent la communauté



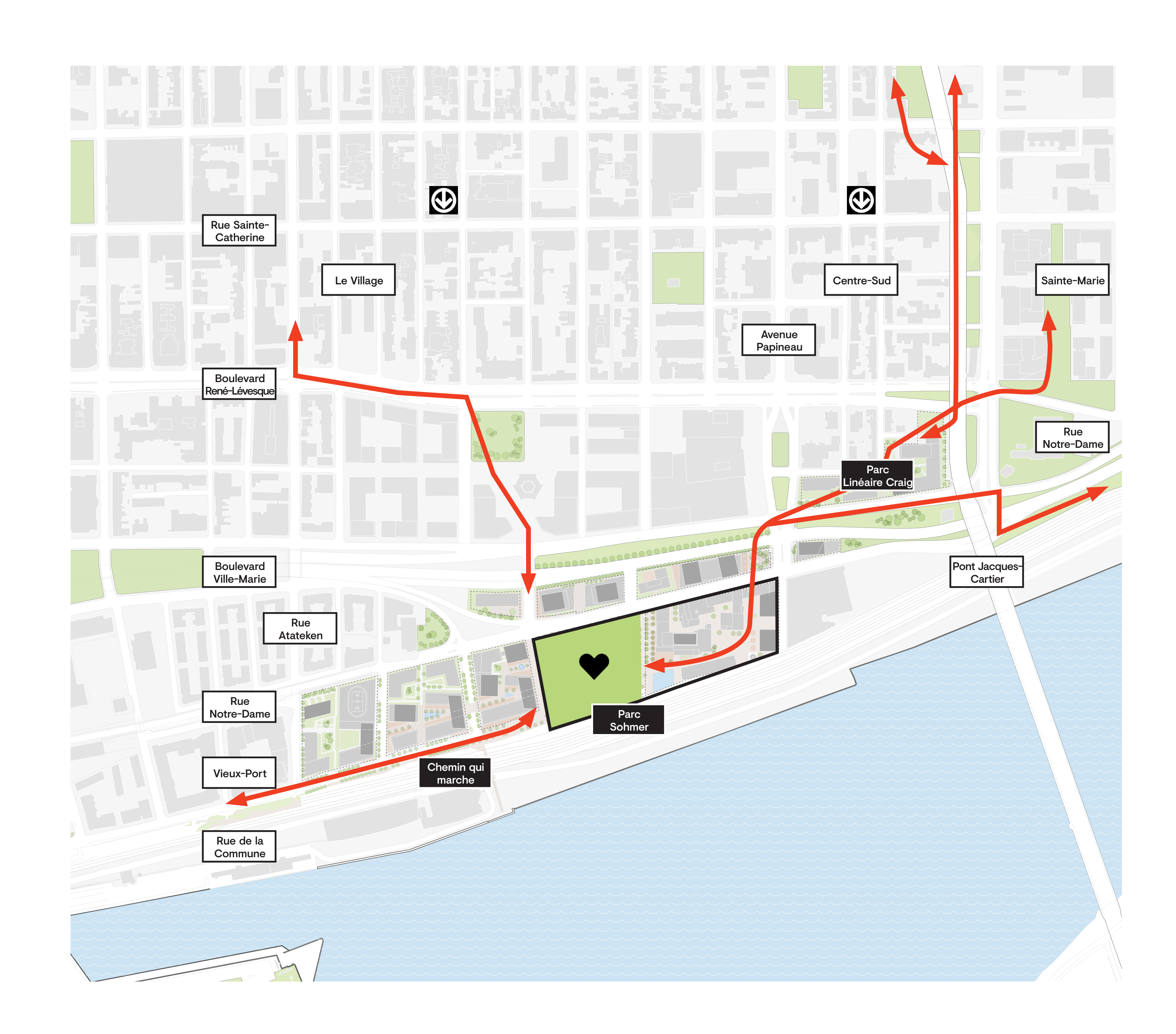
Quartier Molson

Réseau d'espaces publics

Tout projet de redéveloppement des terrains de l'ancienne brasserie Molson se doit de retisser ce site, jadis inaccessible, à sa ville et d'en faire un lieu de destination.

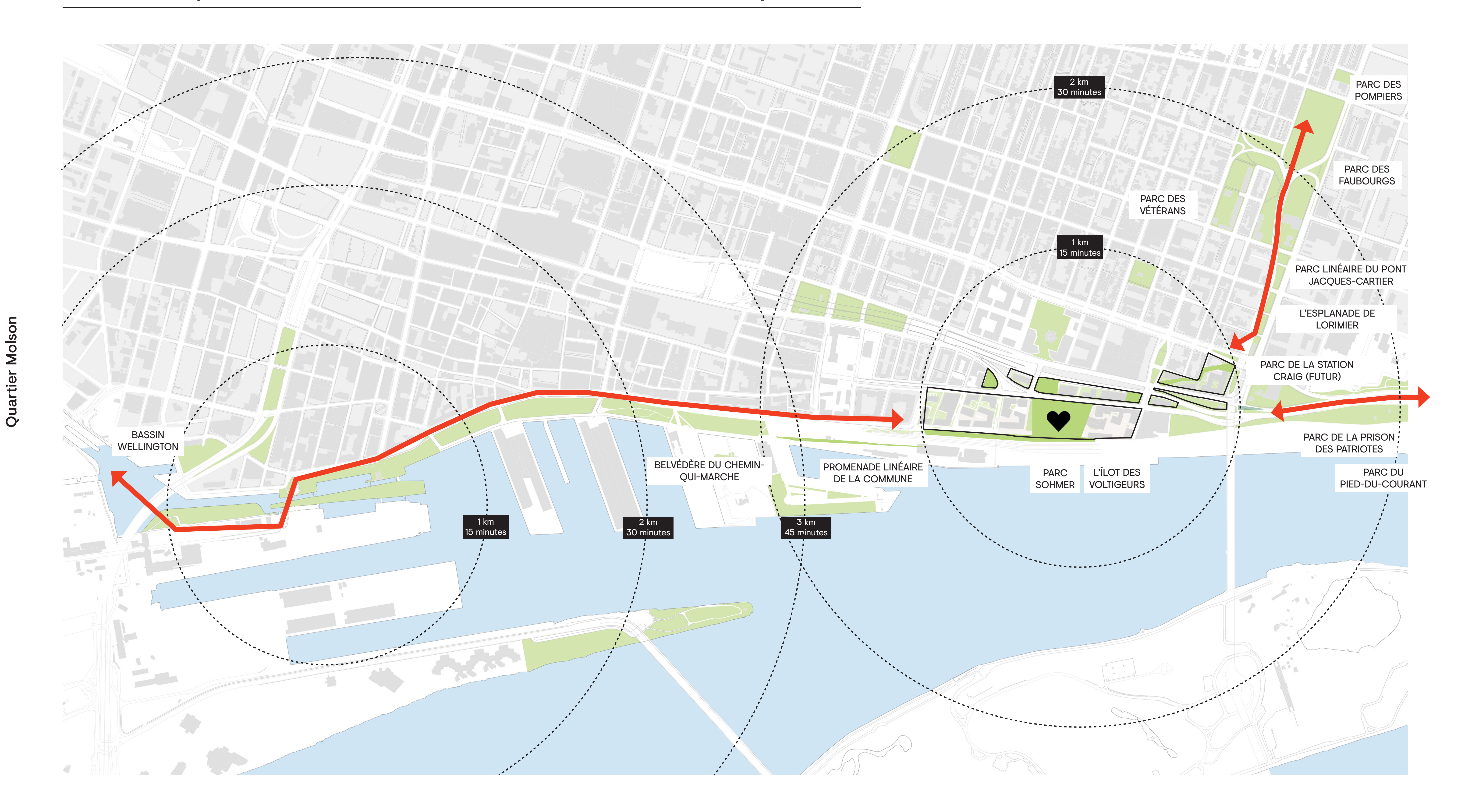
La création de nouveaux espaces publics, verts et ouverts sur le site permet ainsi la possibilité de retisser le site aux quartiers en périphérie à travers des nouveaux parcours urbains bonifiant certaines infrastructures préexistantes. Ainsi, le Chemin qui Marche, redonne un élan aux activités récréotouristiques du Vieux-Port pour le propulser vers la limite est de l'arrondissement Ville-Marie; les espaces menant au parc Sohmer au nord s'inscrivent en continuité des aménagements du Quartier des Lumières et créent de nouvelles connexions vers le Centre-Ville et Le Village; et la nouvelle coulée verte du parc linéaire Craig participe à la redynamisation des espaces sous le tablier du pont Jacques Cartier et aide à effacer la frontière que ce dernier crée entre le quartier Sainte-Marie et le site.

À l'intersection de tous ces parcours se place le nouveau cœur social du secteur, la combinaison des espaces du parc Sohmer et de l'Îlot des Voltigeurs qui propose deux ambiances uniques afin de faire l'expérience des berges du fleuve Saint-Laurent et du passé industriel du secteur au pied du courant.



Un réseau qui retisse le littoral montréalais à l'échelle métropolitaine

Quartier Molson



Parc Sohmer

L'intégration du parc Sohmer à même le projet de redéveloppement du site présente un important potentiel de mise en valeur du paysage et notamment de vues sur le fleuve, l'île Sainte-Hélène et sa Biosphère et du pont Jacques-Cartier.

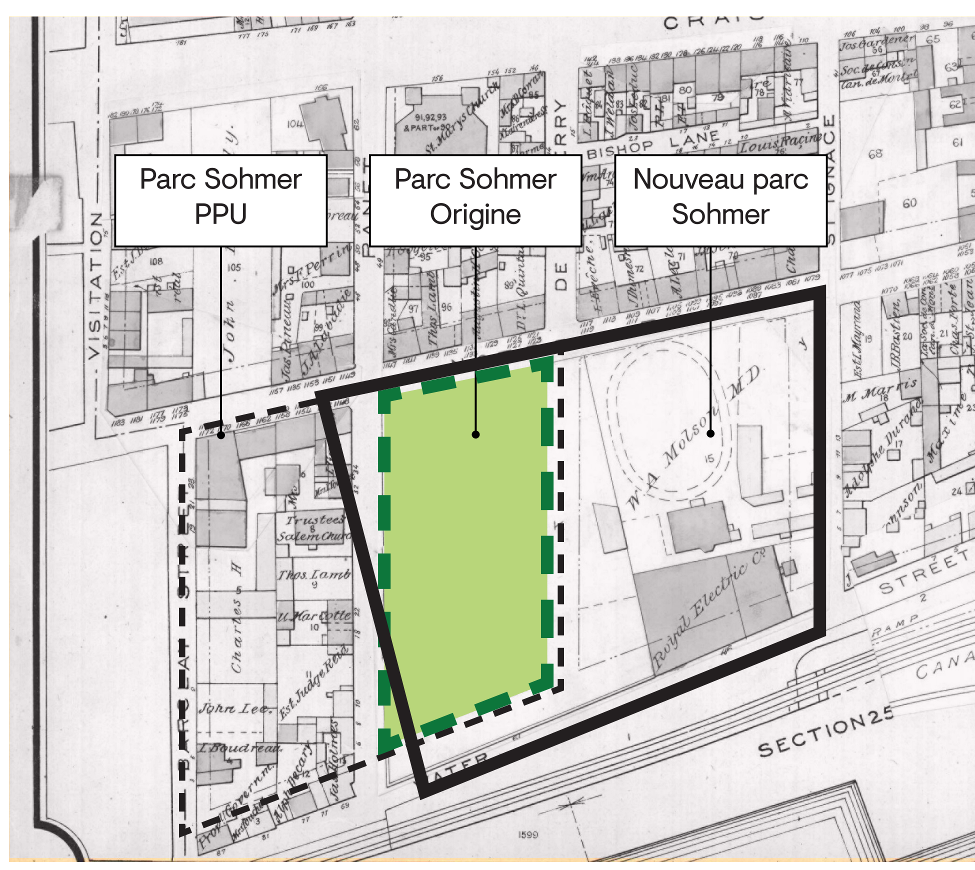
L'inclusion de cet espace est également l'occasion de faire ressurgir un important lieu de divertissement à Montréal. Le parc Sohmer à la fin du 19e siècle offrait une expérience du bord de fleuve centré autour du concert promenade, du café-concert, du cirque et du théâtre de vaudeville.

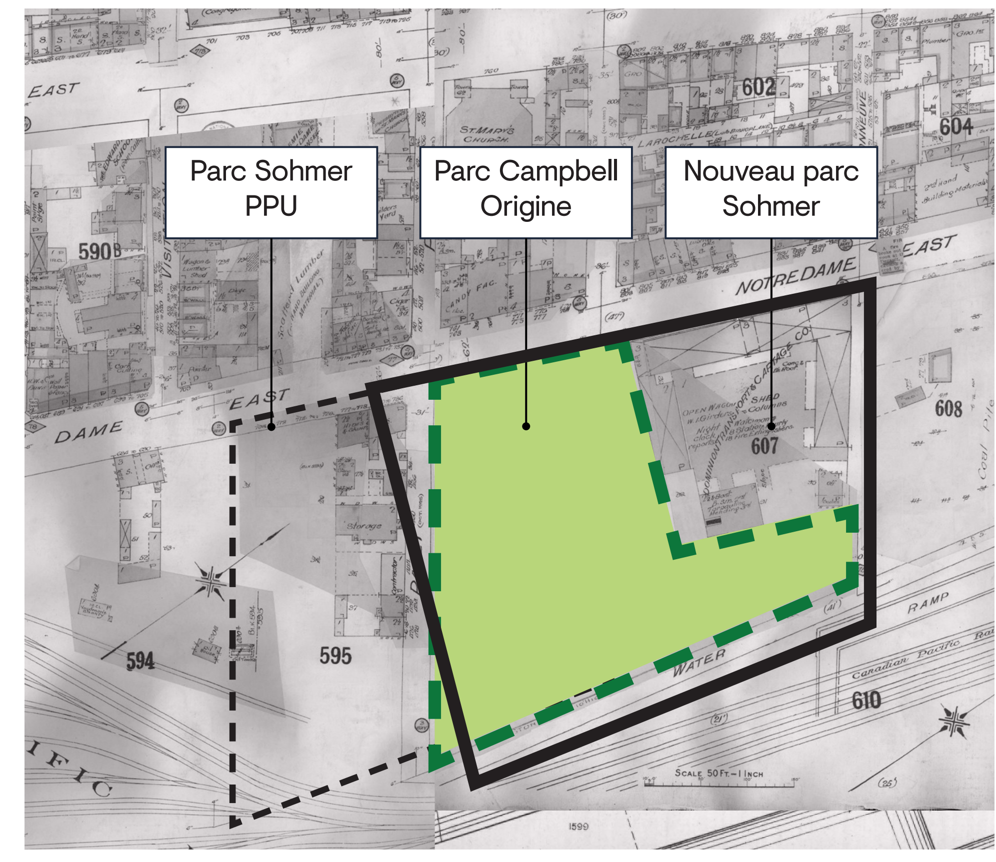
À la suite d' un violent incendie en 1919, le parc est éventuellement reconstruit grâce au don de Charles Sandwith Campbell qui à sa mort lègue une somme d'argent considérable à la ville pour la création de parcs et infrastructures publics pour les jeunes démunis de Montréal.

Si les traces de ces deux parcs ont été tranquillement effacées par le développement des activités industrielles du secteur, il est permis aujourd'hui de refaire naître ce lieu. Le projet de redéveloppement du site propose également de replacer le parc plus en orientation avec son emplacement historique et de s'assurer que cette nouvelle mouture du parc Sohmer honore les deux facettes historiques du parc à travers la création d'une aire pour des équipements collectifs et d'une aire plus contemplative et végétalisée.









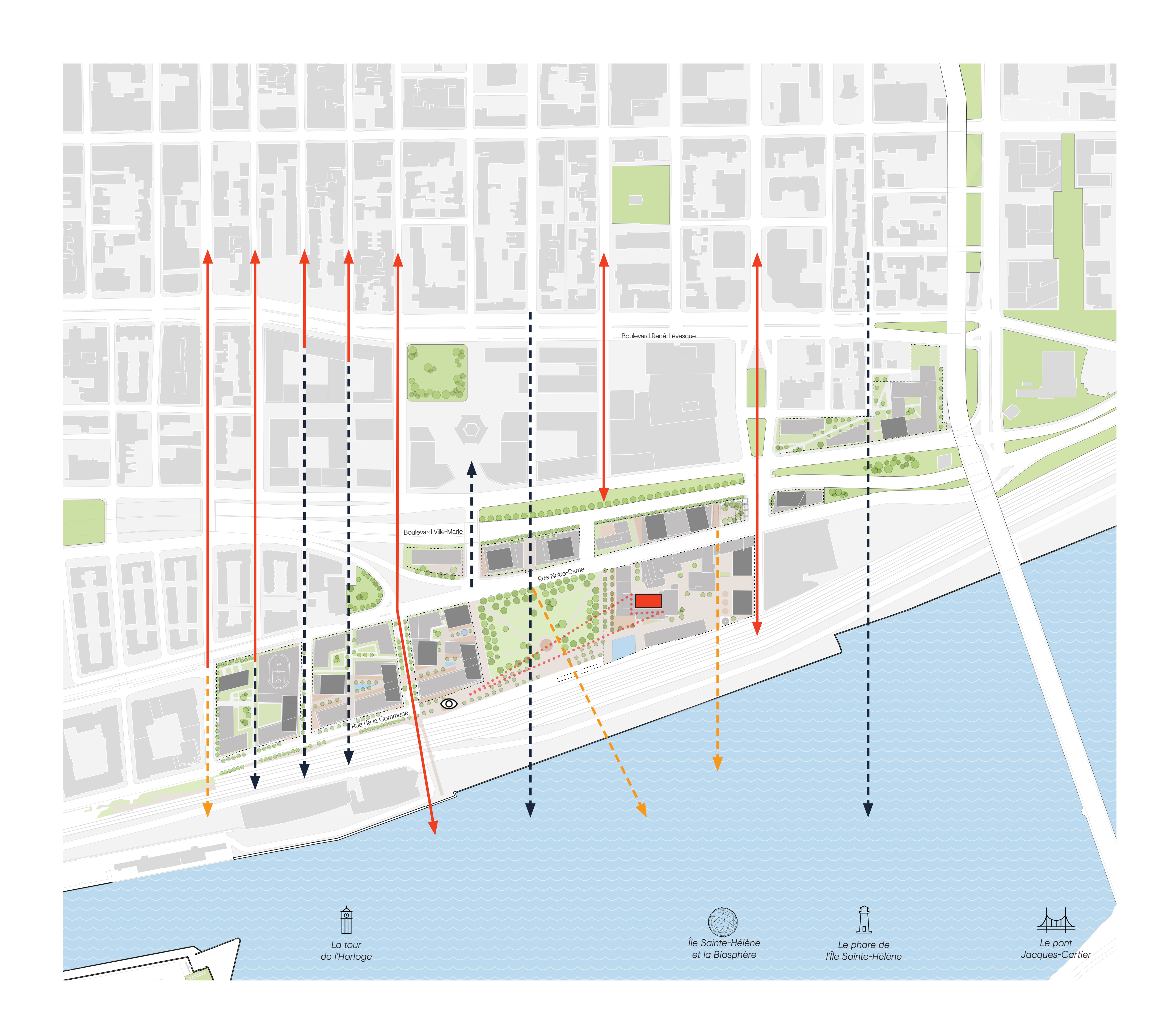
Trame

La prolongation des axes viaires existants vers le fleuve favorise une meilleure connexion nord-sud du quartier des faubourgs. Ce nouveau système d'axe permet de maximiser les percées visuelles sur le fleuve et l'île Saint-Hélène, tout en déployant sur l'entièreté du secteur des Faubourgs une trame constante d'îlot résidentiel type.

Cette nouvelle trame est également l'opportunité d'appliquer une hiérarchie claire aux systèmes de rues menant nord-sud, et d'y structurer des zones à ambiances et fonctions distinctes.

Les axes Papineau et de la Visitation sont traitées comme les axes urbains principaux qui relient les stations de métro Beaudry et Papineau à la nouvelle rive urbaine.

En parallèle, les axes Atateken, Montcalm, Wolfe, Panet et de la Visitation proposent des rues, passages ou allées qui structurent le tissu urbain du site et relient la ville à sa berge.



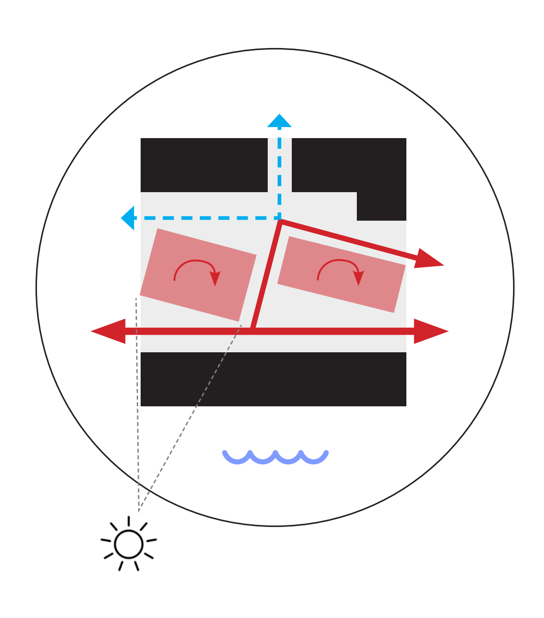
- Axes urbains prolongés dans le PPU des Faubourgs
- Vues protégées du PPU des Faubourgs
- Vue mise en valeur par le plan directeur

Cours intérieures

Le consortium vise à créer des milieux de vie uniques pour les résidents et usagers du site, en portant une attention particulière aux espaces entre les bâtiments, notamment aux cours intérieures.

Deux types de cours sont envisagées. La première, parallèle à la rue de la Commune, est une série d'espaces pavés où se mêlent activités commerciales et résidentielles, recréant la vitalité du Vieux-Port. Ces cours publiques sont accessibles via des commerces traversants, et la volumétrie des bâtiments est conçue pour offrir des placettes ensoleillées, agrémentées d'éléments d'eau évoquant le fleuve.

Plus au nord, des cours résidentielles et communautaires offrent une ambiance calme, avec des jardins et des espaces de contemplation. La porosité entre les îlots est maintenue pour honorer le caractère distinctif du quartier, inspiré de la rue Sainte-Rose.



Rue Sainte-Rose

Boulevard René-Lévesque

Boulevard Ville-Marie

Rue Notre-Dame

Rue de la Commune

Circulation interne

Le site comprend trois types de circulations internes en plus des rues conventionnelles.

Les passages internes sont des servitudes assurant la piétonnisation des îlots, la préservation des axes visuels vers le fleuve et une continuité avec le tissu urbain existant.

Les «allées» désignent des espaces pavés intégrant des infrastructures souterraines, permettant la circulation des véhicules d'urgence et de livraison tout en privilégiant les piétons avec des zones végétalisées.

Enfin, la coulée verte est un espace en surface sous lequel repose un aqueduc de la ville de Montréal, bordé de petits parcs publics.

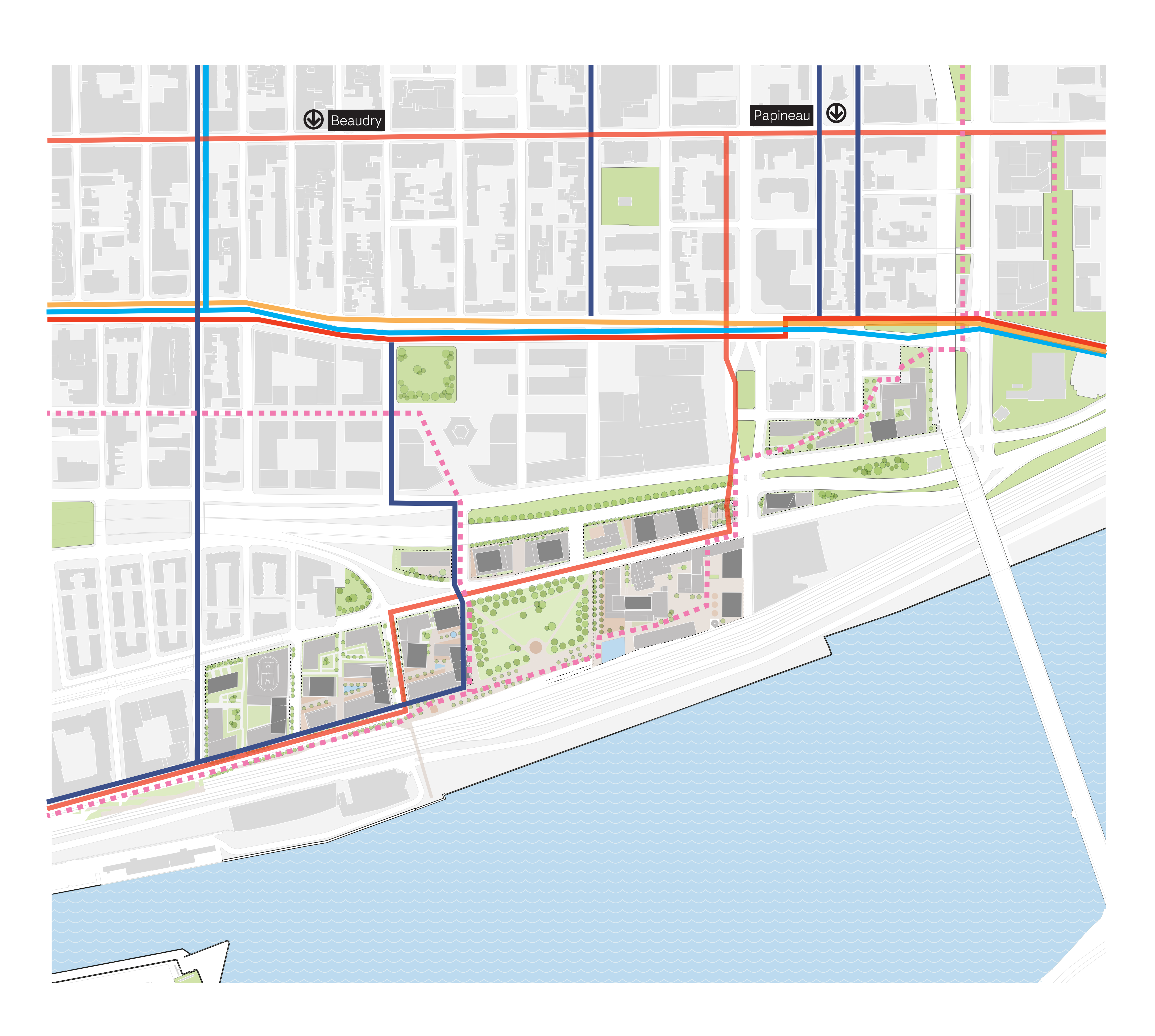


Mobilité

Le projet de redéveloppement a pour objectif de s'inscrire de manière fluide et cohérente dans les réseaux de transport collectif et actif déjà existants.

Dans le cadre du projet, l'intégration des circuits d'autobus sera étudiée pour s'adapter aux nouvelles configurations de la rue de la Commune. Cette intégration permettra d'assurer une meilleure fluidité du transport en commun, tout en optimisant l'accessibilité du secteur. Un accent sera également placé sur l'amélioration des connexions vers les stations de métro Beaudry et Papineau. Ces liaisons renforceront l'accès au réseau de transport collectif pour les résidents et visiteurs, favorisant ainsi l'utilisation du métro comme moyen de déplacement principal.

Une partie essentielle du projet consiste à concevoir des pistes cyclables sécuritaires et facilement accessibles à l'intérieur du site. Ces infrastructures cyclables encourageront la mobilité active tout en assurant un cadre de déplacement sûr pour les cyclistes de tous niveaux, contribuant ainsi à un environnement urbain plus durable.



- Promenade piétonne
- Piste cyclable
- Circuit d'autobus existant
- Circuit express
- Circuit d'autobus proposé

Piétonisation

Le projet prévoit la création d'un quartier reflétant l'identité de Montréal, avec une attention particulière portée à la structuration de milieux de vie humains où l'impact de l'automobile est considérablement réduit.

L'optimisation du tracé des rues et chemins permettra de concevoir un cœur de projet comprenant trois îlots entièrement piétonniers, favorisant ainsi les déplacements actifs et la convivialité. Pour ce faire, depuis la rue de la Visitation, jusqu'à la rue Monarque au sud de Notre-Dame, une zone entièrement piétonne est prévue.

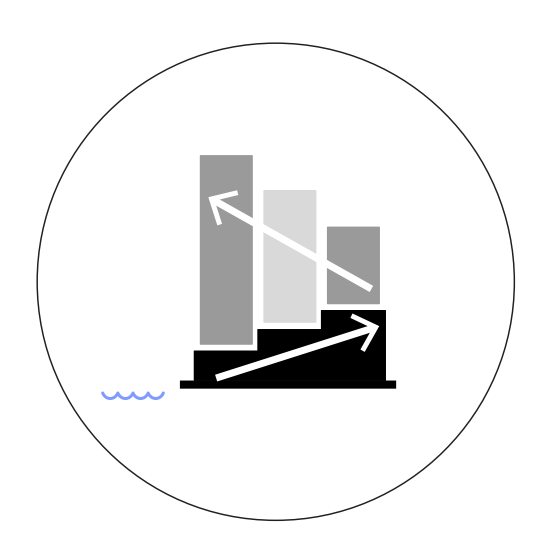
À l'intérieur de ce nouvel espace, les activités du parc Sohmer pourront s'étendre jusqu'à la berge du fleuve, comme c'était le cas autrefois, renouant ainsi avec l'histoire et le lien naturel avec le Saint-Laurent.



Basilaires

La conception des basilaires a été pensée pour favoriser une échelle humaine sur le site et offrir des environnements de vie harmonieux aux résidents du nouveau quartier. Sur la rue de la Commune, une hauteur plus modeste, en cohérence avec les typologies historiques du Vieux-Port, est envisagée, avec des basilaires variant entre 4 et 6 étages.

À l'intérieur des îlots, des basilaires de 6 à 8 étages permettent de préserver l'éclairage naturel tout en créant une connexion harmonieuse entre les logements et les cours intérieures. À l'arrière du site, sur les axes de Notre-Dame et de l'autoroute Ville-Marie, des constructions plus imposantes, à caractère urbain, sont prévues pour s'adapter aux zones plus denses et à forte circulation automobile. Ce jeu de hauteurs permet de créer une échelle plus humaine et piétonne près des rives, tout en augmentant la densité sur les axes plus automobiles. En plus de cela, cette approche permet de multiplier les vues, offrant ainsi davantage de logements avec une vue privilégiée sur le fleuve Saint-Laurent.

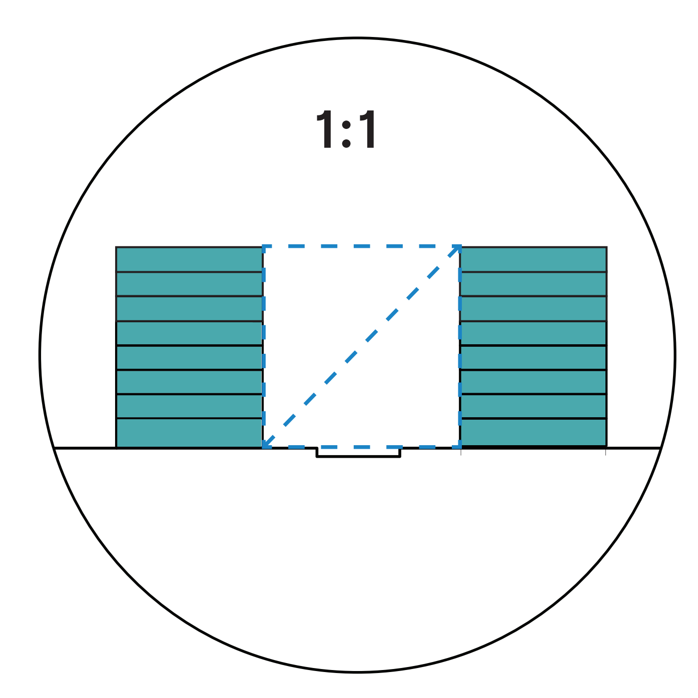


Gestion des hauteurs de basilaires

2:1

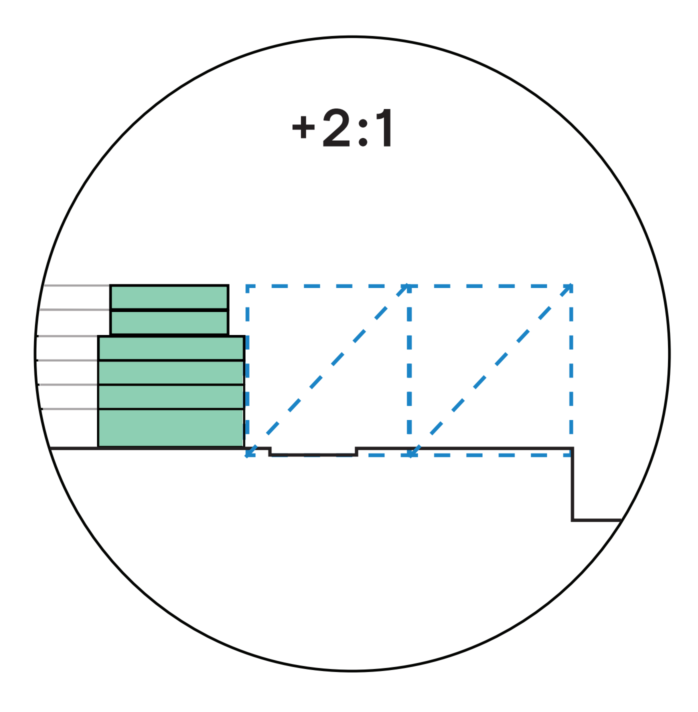
Nouveau boulevard urbain

La largeur de ce premier axe et son activité automobile importante permet un bâti plus haut offrant un encadrement structurant. Ainsi, les basilaires des îlots adjacents peuvent atteindre 8-10 étages, soit la moitié de la largeur du boulevard urbain (2:1).



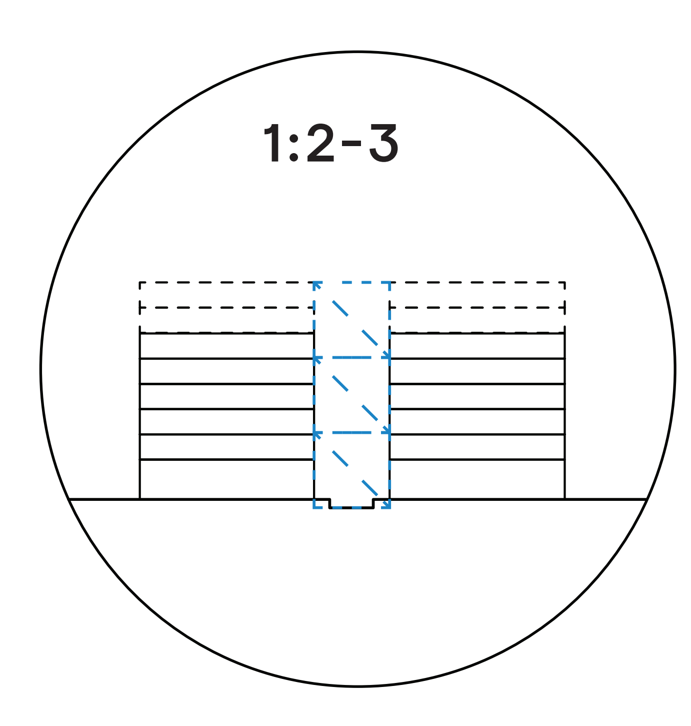
Rue Notre-Dame

Le second axe structurant présente une activité automobile moyenne et une prédominance de l'activité commerciale et piétonne de la rue. L'échelle de construction proposée s'apparente à celle du Vieux-Montréal avec des basilaires montant jusqu'à 6-8 étages, soit une proportion égale à la largeur de la rue. Ce ratio (1 :1), sensible aux passants, vient se raccorder harmonieusement au milieu de vie existant.



Rue de la Commune

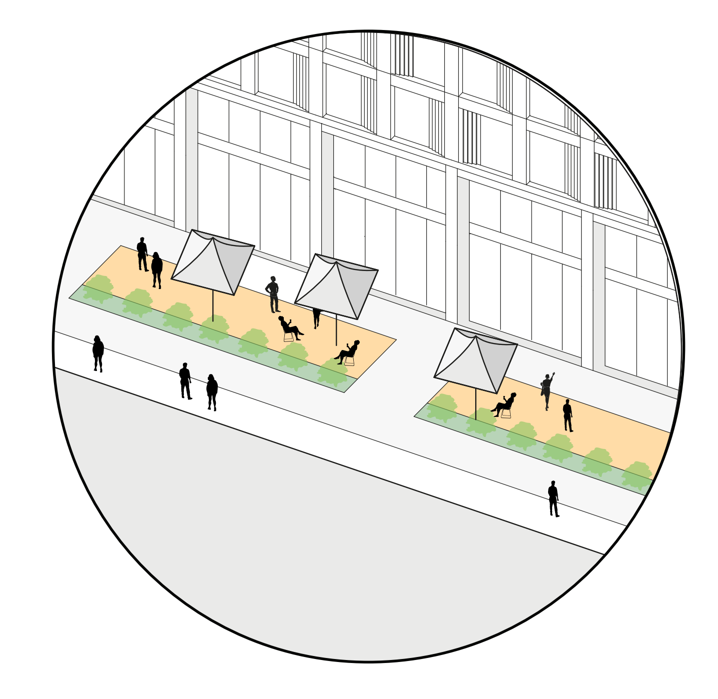
Le troisième axe structurant consiste au prolongement de la rue de la Commune vers l'Est et la promenade linéaire en front de fleuve. Avec une activité essentiellement piétonne et récréotouristique, et dans le but de maximiser les vues sur le Saint-Laurent, les basilaires de 5-6 étages reflètent l'échelle humaine de la promenade (2 :1).



Passages

L'extension des axes nord-sud intermédiaires, soit les rues Montcalm, Beaudry, de la Visitation, Plessis et Dorion, en passages piétons interîlots, génère des conditions plus intimes. L'échelle restreinte (1 :2-3) rappelle les conditions résidentielles des secteurs environnants et offre un cadre propice au développement d'une véritable vie de quartier.

Interventions dans les basilaires



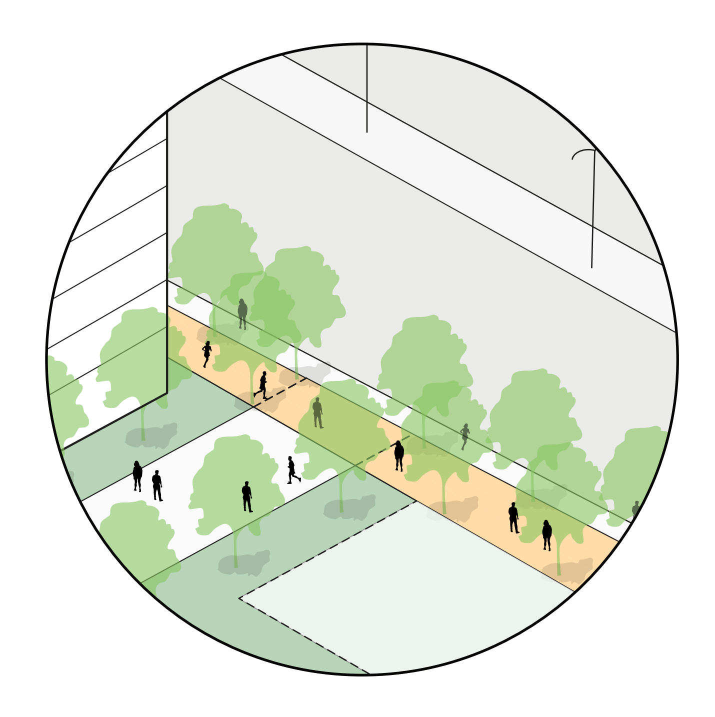
Retrait de façade

Des retraits dans les façades des basilaires permettent, dans les tronçons de rue où l'on prévoit une activité commerciale particulièrement intense, d'animer le domaine public par l'élargissement du trottoir et la création de terrasses.



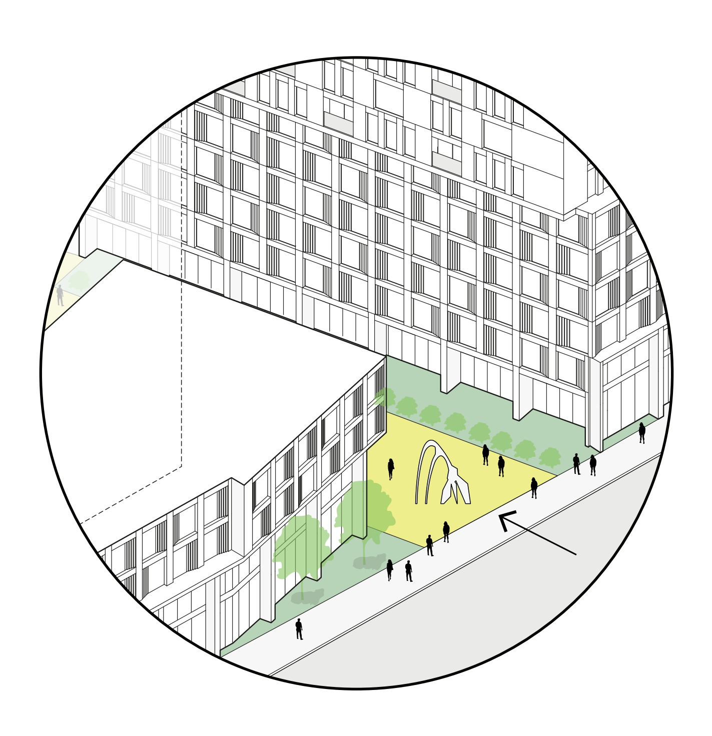
Porte cochère

Reprenant une caractéristique architecturale typique des faubourgs ouvriers adjacents, la porte cochère permet de renforcer la connexion vers les intérieurs d'îlot tout en accentuant la porosité est-ouest du site.



Bande végétalisée tampon

Planification de nouvelles zones vertes faisant office de tampon entre les grandes artères et les projets résidentiels. Ces bandes se veulent également comme partie intégrante de la stratégie de gestion des eaux et de verdissement du site à travers des arbres à grand déploiement.



Passage et retrait de coin

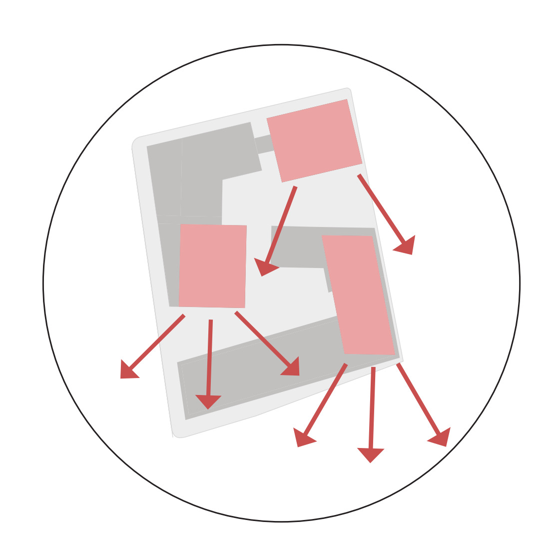
Des brèches dans les basilaires sont effectuées de manière à promouvoir une porosité est-ouest sur le site et pour activer les centres d'îlots. Divers retraits de coin sont de plus prévus à divers endroits stratégiques afin de renforcer la sérendipité dans les déplacements locaux.

Tours

Au-dessus des basilaires, des tours sont judicieusement positionnées afin de maximiser le nombre de logements sur le site. Ces tours sont placées en retrait par rapport à la rue et réparties de manière à éviter la formation d'un mur bâti visible depuis les espaces publics. Leur emplacement a été pensé pour respecter les axes de vues urbains, notamment en préservant des percées visuelles vers le Mont-Royal et le pont Jacques-Cartier.

Des typologies architecturales fines et allongées sont privilégiées, avec des orientations qui optimisent les vues vers le fleuve, même pour les bâtiments situés à l'arrière-plan au nord. Une attention particulière est accordée à leur implantation afin de minimiser les impacts éoliens et les ombres portées, garantissant ainsi un cadre de vie agréable et harmonieux pour les résidents.

S*: Projets de logements sociaux



Typologies de tours

Tour A (891 m²)

20 x 30 m enveloppe

23 x 33 aire de plancher avec coursive de 1.5m continue

Tour B (945 m²)

18 x 42 m enveloppe

21 x 45 aire de plancher avec coursive de 1.5m continue

Tour C (1089 m²)

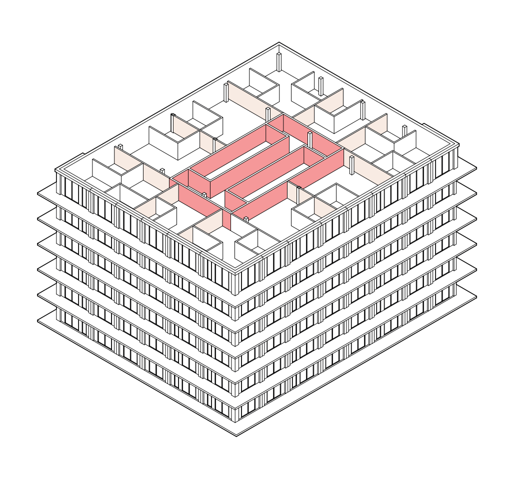
30 x 30 m enveloppe

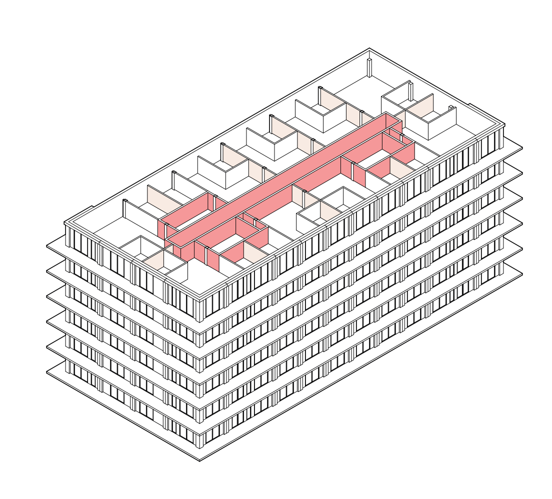
33 x 33 aire de plancher avec coursive de 1.5m continue

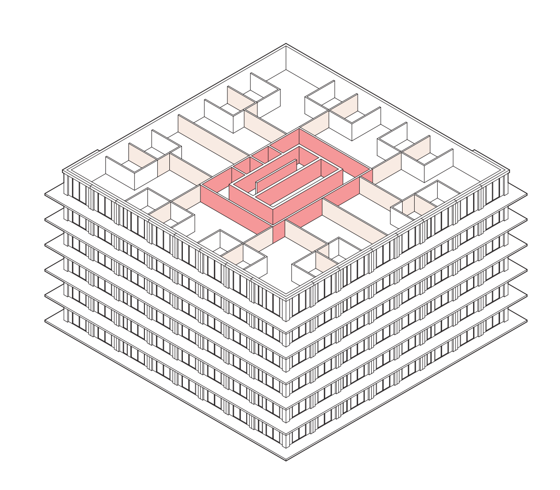
Tour D (1287 m²)

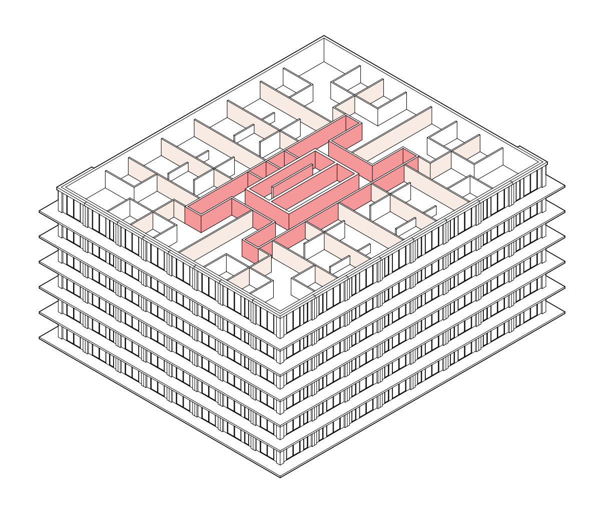
30 x 36 m enveloppe

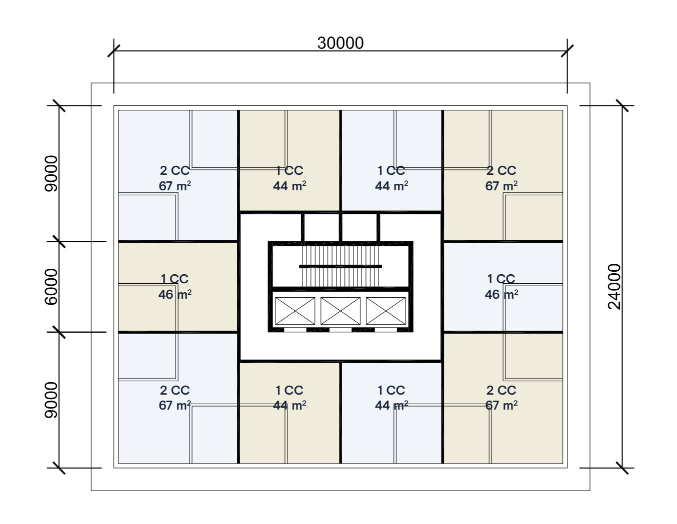
33 x 39 aire de plancher avec coursive de 1.5m continue

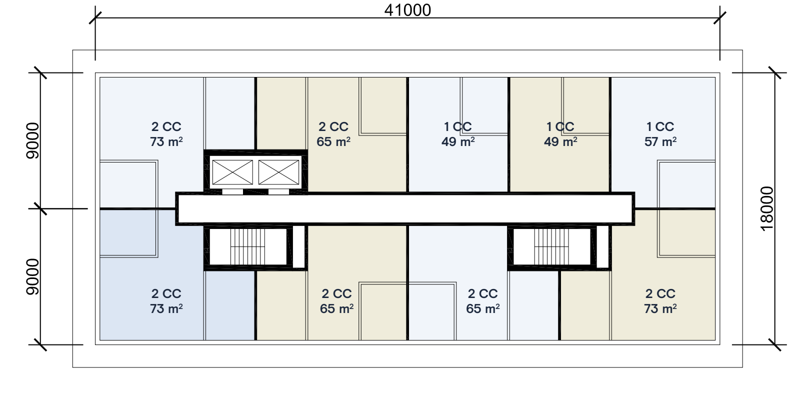


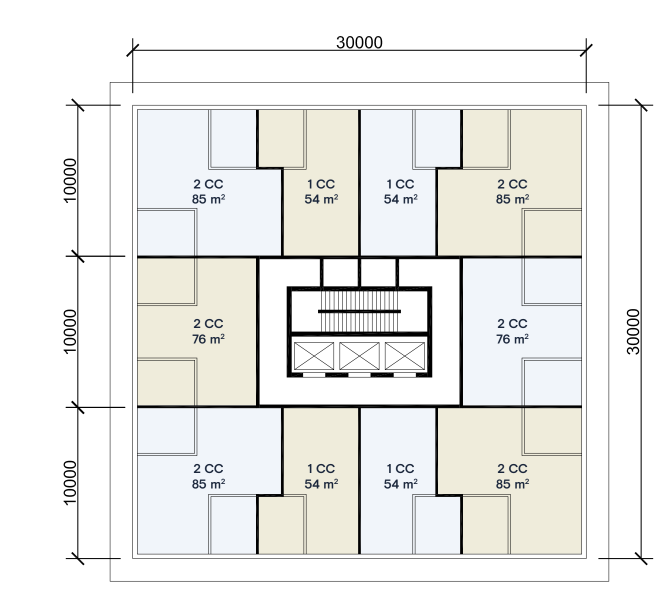


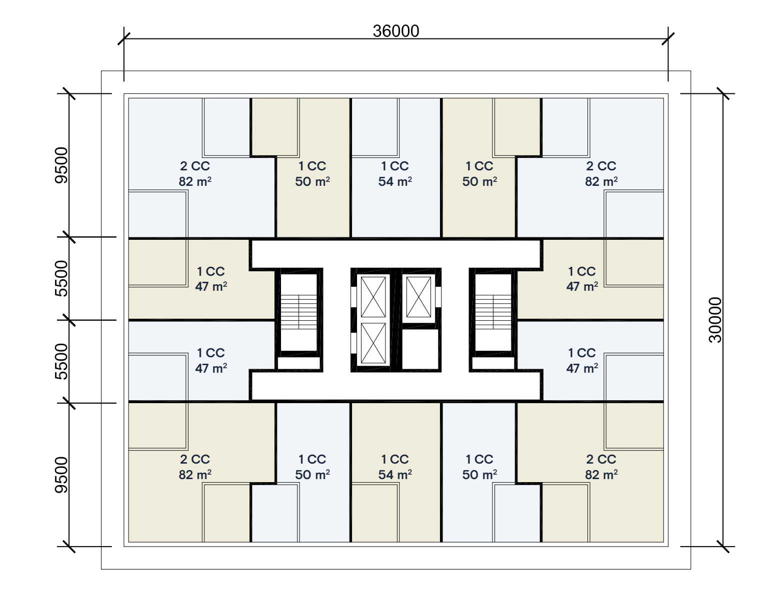












Réglement Métropole Mixte

Le projet s'engage à développer le site tout en préservant la mixité sociale qui caractérise les quartiers de Montréal, et à favoriser l'accès à des logements convenables pour tous. Dans cette optique, le projet respectera l'ensemble des obligations prévues par le Règlement pour une métropole mixte, garantissant ainsi une diversité de types d'habitation sur le site.

L'inclusion in situ des logements sociaux est prévue, avec une portion du terrain de l'Îlot A cédée à la Société d'habitation et de développement de Montréal (SHDM). De plus, les îlots G, L1 et L2 ont été identifiés comme des emplacements privilégiés pour la construction de logements sociaux, en raison de leur proximité avec les infrastructures de transport en commun, les services de quartier et leur répartition harmonieuse à travers le plan d'aménagement.

Un choix délibéré a été fait pour ne pas concentrer tous les logements sociaux dans une seule zone du site, mais plutôt pour les intégrer de manière équilibrée, favorisant ainsi une véritable mixité au sein du quartier.



Programmation

Le projet aspire à créer un site vibrant et inclusif, enrichi par une programmation mixte. Cette diversité d'usages contribue à faire du quartier un milieu de vie dynamique et attrayant. L'axe commercial de la rue de la Commune sera prolongé à travers le site, reliant de manière fluide la rue Notre-Dame via l'interface du parc Sohmer.

L'Îlot des Voltigeurs est pensé comme une destination clé dans le corridor récréotouristique du Vieux-Port. Dans cet îlot, un écosystème complet prendra forme, réunissant bureaux, commerces, restaurants, hôtels et lieux événementiels, renforçant ainsi son attrait pour les résidents comme pour les visiteurs.

De plus, un pôle civique est envisagé sur l'Îlot A, contribuant à l'offre de services et à l'animation du quartier.



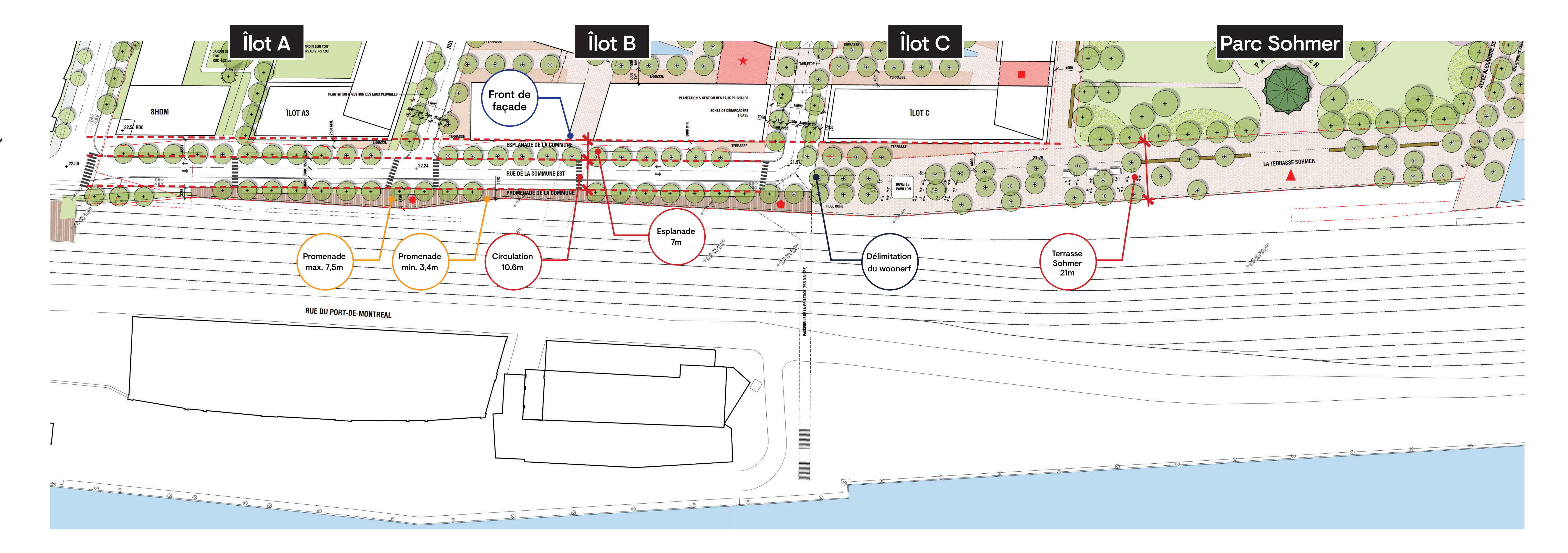
- Services alimentaires
- Commerces de surfaces moyennes
- Restaurants, boutiques, commerces de proximité
- Hôtel
- Bureaux
- Résidentiel
- Pôle civique

Rue de la Commune

Architecture de paysage par CCxA

Le travail effectué pour définir la nature et la configuration du mur de soutènement ainsi que le lotissement des îlots A, B, C et du parc Sohmer a conduit à un nouveau tracé des terrains cédés pour la rue de la Commune. Des efforts particuliers ont été réalisés pour éviter une forme sinueuse de la rue et préserver une vue linéaire, malgré l'irrégularité du terrain. Une ligne droite a été tracée, et les parcelles excédentaires de part et d'autre de la rue ont été modulées pour offrir des espaces verts en bordure du fleuve et des zones arborées devant les îlots résidentiels.

Les espaces au sud de la rue ont également été aménagés pour créer une ambiance cohérente avec les intentions de l'accord initial sur le « chemin qui marche ». Par ailleurs, les marges variables le long des îlots A, B et C contribuent à renforcer cette linéarité visuelle de la rue de la Commune, tout en offrant des espaces dédiés aux terrasses commerciales au rez-de-chaussée.



Rue de la Commune

Architecture de paysage par CCxA

Quartier Molson

LIGNE DE PROPRIÉTÉ
VOIE FERRÉE
150
100
50
± 22.24
MUR DE SOUTÈNEMENT PROPOSÉ
± 17.15
± 16.02

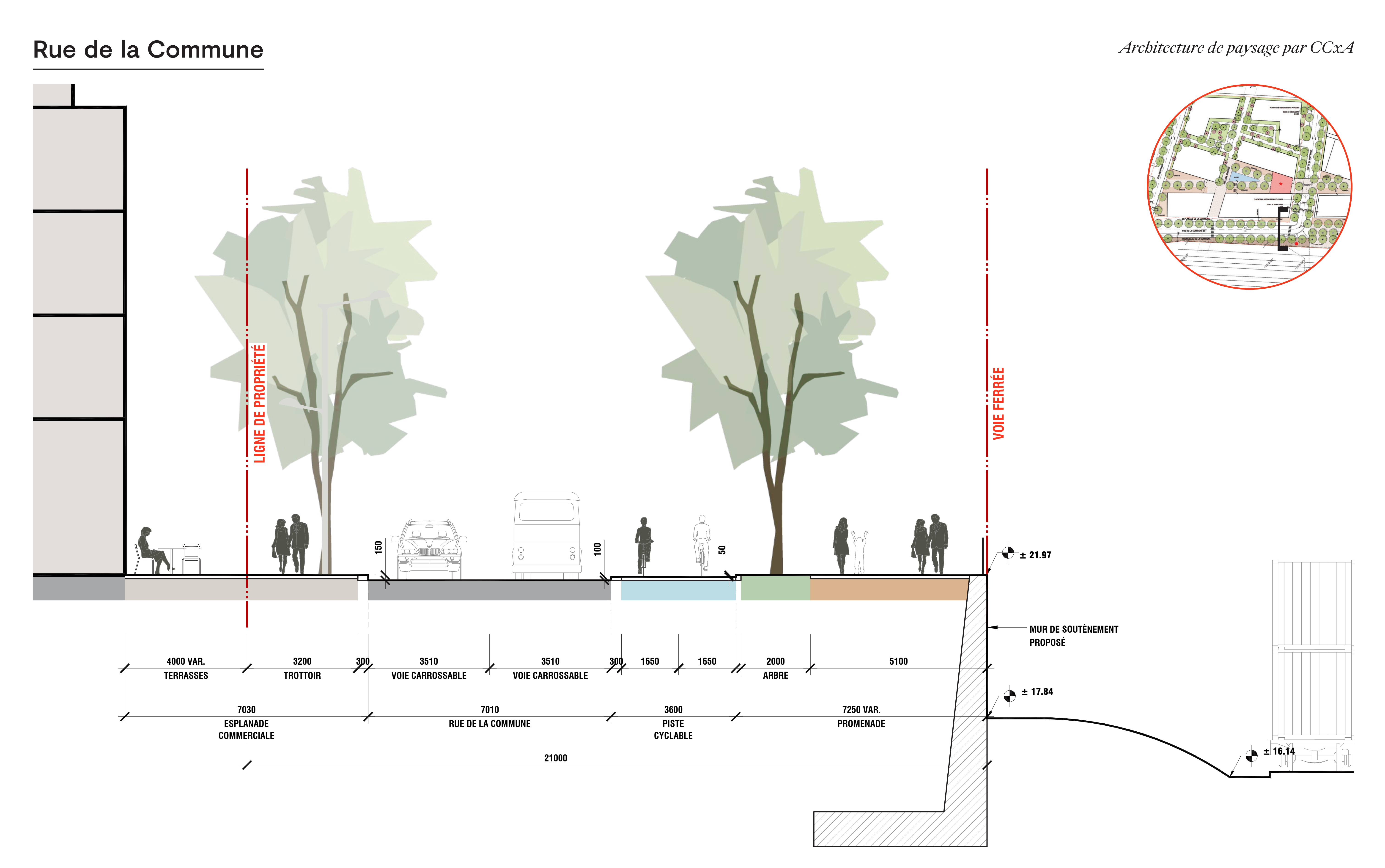
5030 TROTTOIR	1700 ARBRE	300	3500 VOIE CARROSSABLE	3500 VOIE CARROSSABLE	300	1650	1650	
7030 ESPLANADE COMMERCIALE			7010 RUE DE LA COMMUNE			3600 PISTE CYCLABLE		3410 VAR. PROMENADE
21000								

01 / COUPE RUE DE LA COMMUNE + PROMENADE

ÉCHELLE 1:100

Rue de la Commune

Architecture de paysage par CCxA



Allée de la Commune

Architecture de paysage par CCxA

Quartier Molson

LIGNE DE PROPRIÉTÉ

PAVILLON / BUVETTE

VOIE FERRÉE

7000
DÉGAGEMENT MIN.

± 21.79

MUR DE SOUTÈNEMENT PROPOSÉ

750

14050

± 17.86

5900 VAR.
TERRASSES

6000
WOONERF

14750

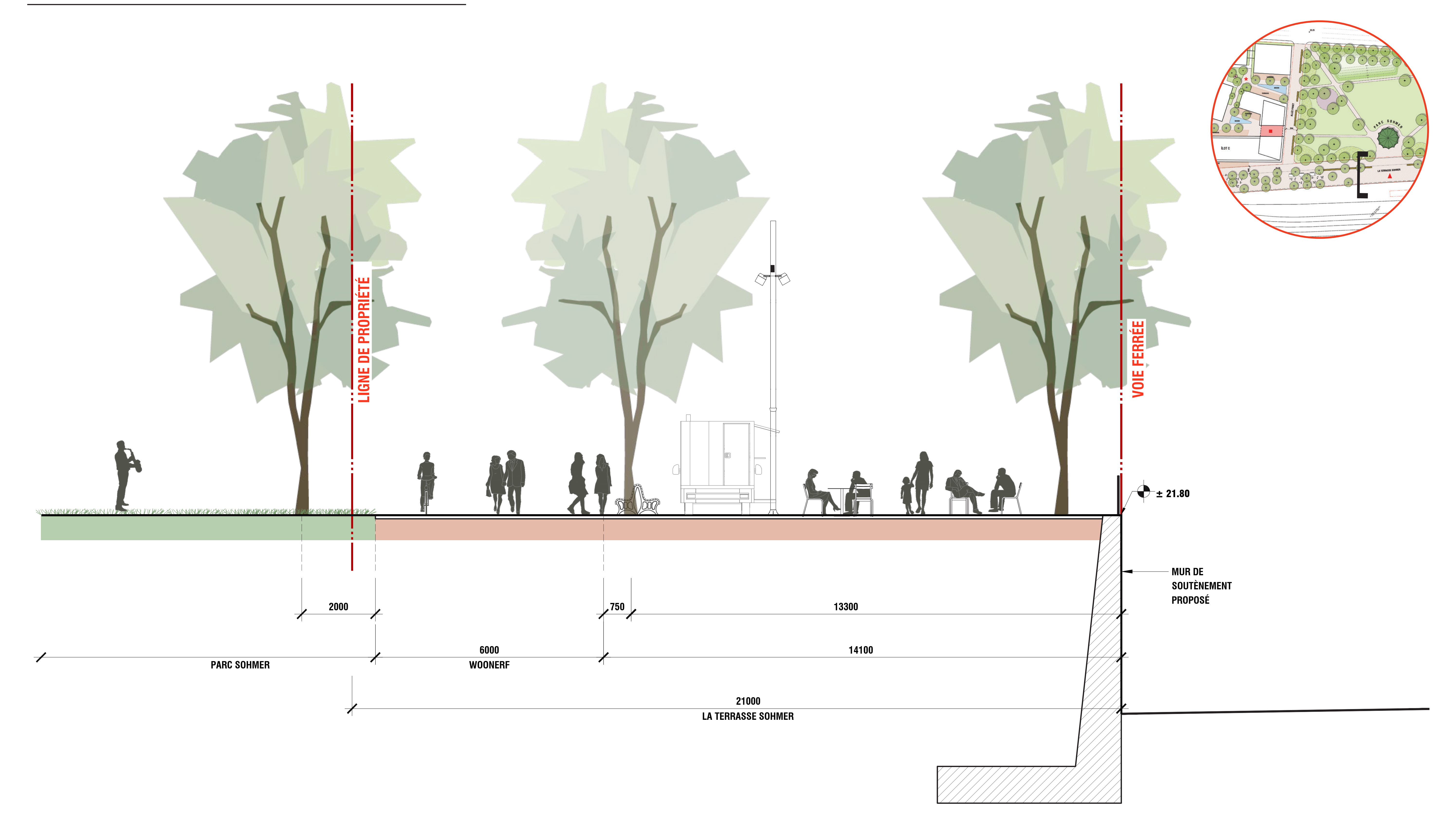
5900 VAR.
ESPLANADE COMMERCIALE

21000
LA TERRASSE SOHMER

± 15.85

Allée de la Commune (parc Sohmer)

Architecture de paysage par CCxA



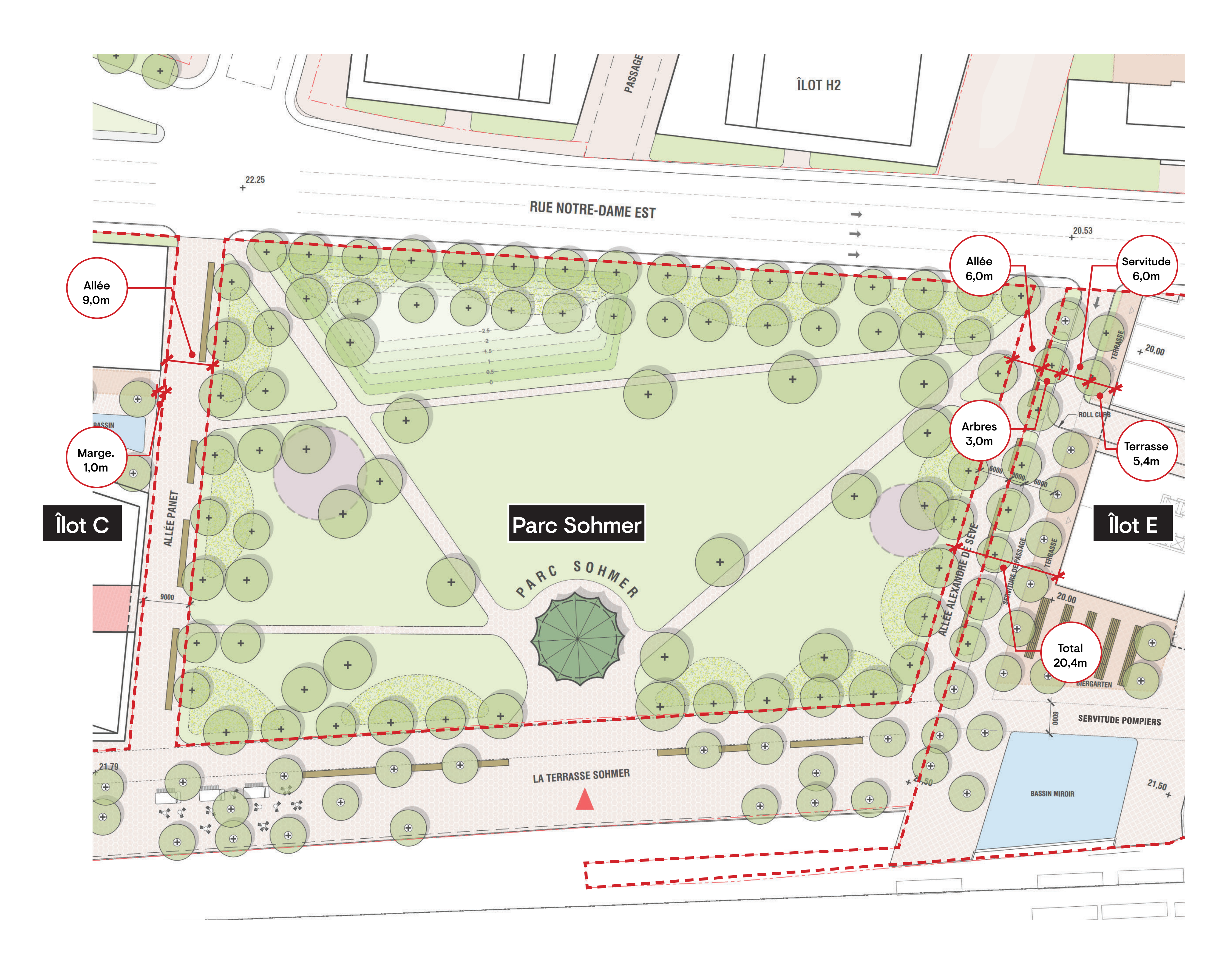
Abords du parc Sohmer

Architecture de paysage par CCxA

La piétonnisation des secteurs à l'est de la rue De la Visitation et autour du parc Sohmer permet d'imaginer de nouvelles voies partagées pour la circulation non véhiculaire sur le site. L'emprise de la rue de la Commune se poursuit jusqu'à l'Îlot des Voltigeurs, offrant une cohérence à l'ensemble du tracé.

Un nouveau type de voie publique, appelé allée, est également envisagée. Ces allées sont accessibles uniquement aux véhicules d'urgence, et les infrastructures y sont intégrées en souterrain. La première allée, Panet, d'une largeur de 9 mètres, est orientée de façon à encadrer des vues perpendiculaires sur le fleuve. La seconde, l'allée Alexandre-DeSève, mesure 6 mètres et comprend une servitude de passage de 6 mètres sur l'Îlot des Voltigeurs, assurant l'accès aux véhicules d'incendie.

Enfin, l'interface entre le parc et le site est travaillée de manière à créer une séparation nette entre le domaine privé et public, grâce à des rangées doubles ou triples d'arbres, qui forment une bordure végétale élégante et naturelle.



Allée Alexandre-DeSève

Architecture de paysage par CCxA

Quartier Molson



Allée Alexandre-DeSève

Architecture de paysage par CCxA

Quartier Molson

LIGNE DE PROPRIÉTÉ

50

150

3900	1200	300	5700	300	3000	6000	2000
TERRASSE	VEGETAUX		VOIE CARROSSABLE		VÉGÉTAUX	WOONERF	

14400		
ESPLANADE DES VOLTIGEURS	ALLÉE ALEXANDRE DESÈVE	PARC SOHMER

Allée Panet

Architecture de paysage par CCxA



Quartier Molson

1000

2000

9000

ALLÉE PANET



Rue de la Visitation

Architecture de paysage par CCxA



Quartier Molson

LIGNE DE PROPRIÉTÉ

LIGNE DE PROPRIÉTÉ

150

150

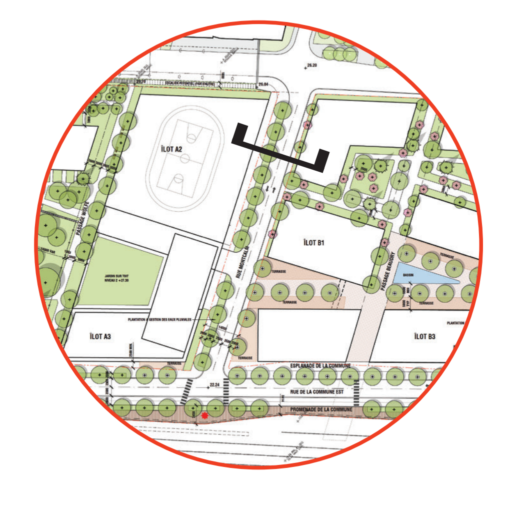
1500 VEG.
2000 TROTTOIR
2300 VEGETAUX +GEST. EAUX
200
2400 DÉBARCADÈRE +GEST. EAUX
3500 VOIE CARROSSABLE
3500 VOIE CARROSSABLE
200
2900 VEGETAUX
2000 TROTTOIR
1500 VEG.

6000 VAR. ESPLANADE
9400 RUE DE LA VISITATION
6600 VAR. ESPLANADE

19000

Rue Montcalm

Architecture de paysage par CCxA



LIGNE DE PROPRIÉTÉ

LIGNE DE PROPRIÉTÉ

150

150

3000

2000 TROTTOIR

2800 VEGETAUX +GEST. EAUX

200

3500 VOIE CARROSSABLE

3500 VOIE CARROSSABLE

2000 TROTTOIR

1500 VEG.

8000 VAR. ESPLANADE

7000 RUE MONTCALM

3500 ESPLANADE

Plan de lotissement

Le nouveau plan de lotissement est le fruit d'une collaboration étroite entre la Ville de Montréal, l'arrondissement, divers consultants spécialisés et SHDM. Ce travail commun vise à répondre aux attentes du Programme particulier d'urbanisme (PPU) des Faubourgs tout en reflétant les ambitions futures de la ville en matière de mobilité urbaine. Les configurations, dimensions et natures des rues, passages, allées et servitudes du projet ont été soigneusement validées et confirmées, assurant ainsi une intégration harmonieuse et durable dans le tissu urbain.



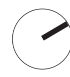
Plan de paysage

Architecture de paysage par CCxA

Quartier Molson

Plan d'ensemble

1:3000



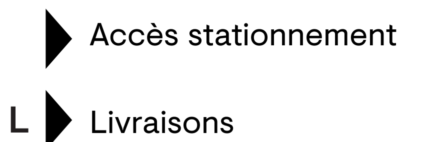
Îlot A

Superficie: 12 042 m²
Taux d'implantation: ± 65,5%
Espace libre au sol: 4 140 m²

Lot A1
Superficie: 4 600 m²
Superficie constructible: 27 600 m²
Densité: 6,0
Taux d'implantation: ± 52%
Hauteur maximale: 65m

Lot A2
Superficie: 3 000 m²
Superficie constructible: 18 000 m²
Densité: 6,0
Taux d'implantation: ± 90%
Hauteur maximale: 65m

Lot A3
Superficie: 4 442 m²
Superficie constructible: 26 652 m²
Densité: 6,0
Taux d'implantation: ± 64,5%
Hauteur maximale: 65m



Architecture de paysage par CCxA

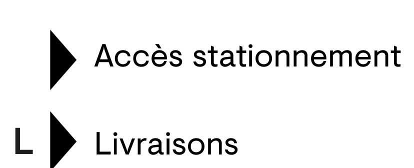
Îlot B

Superficie: 11 691 m²
Superficie constructible: 70 146 m²
Densité: 6,0
Taux d'implantation: ± 52,5%
Espace libre au sol: 5 565 m²
Hauteur maximale: 65m

Îlot B

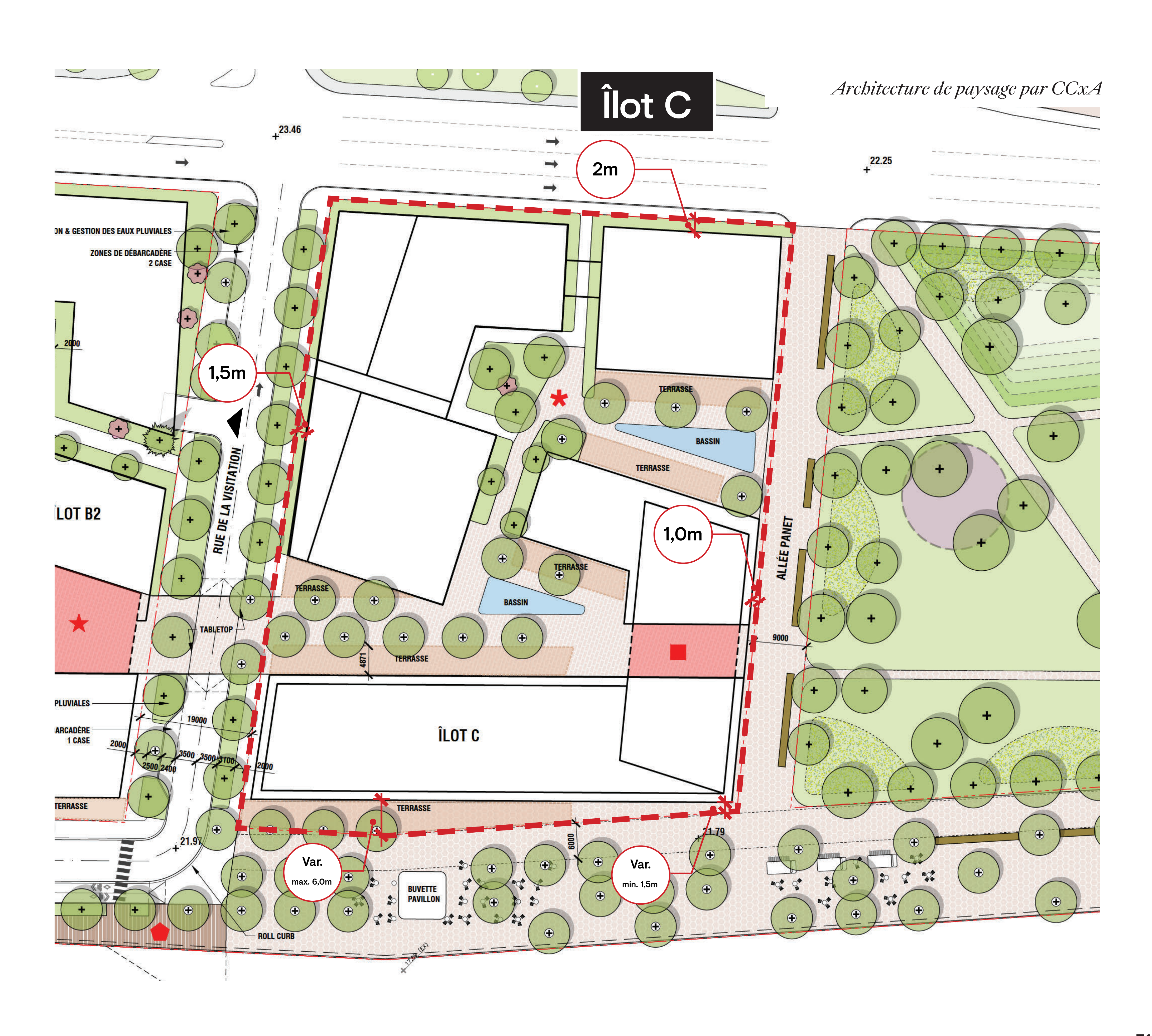
Architecture de paysage par CCxA

2m
1,5m
1,5m
Var. min. 0m
Var. max. 4,0m
RUE MONTCALM
PASSAGE BEAUDRY
RUE DE LA VISITATION
RUE DE LA COMMUNE EST
ESPLANADE DE LA COMMUNE
PROMENADE DE LA COMMUNE
PLANTATION & GESTION DES EAUX PLUVIALES
ZONES DE DÉBARCADÈRE 2 CASE
TOUR POTENTIELLE
ZONES DE DÉBARCADÈRE 1 CASE
BASSIN
TERRASSE
TABLETOP
ROLL CURB



Îlot C

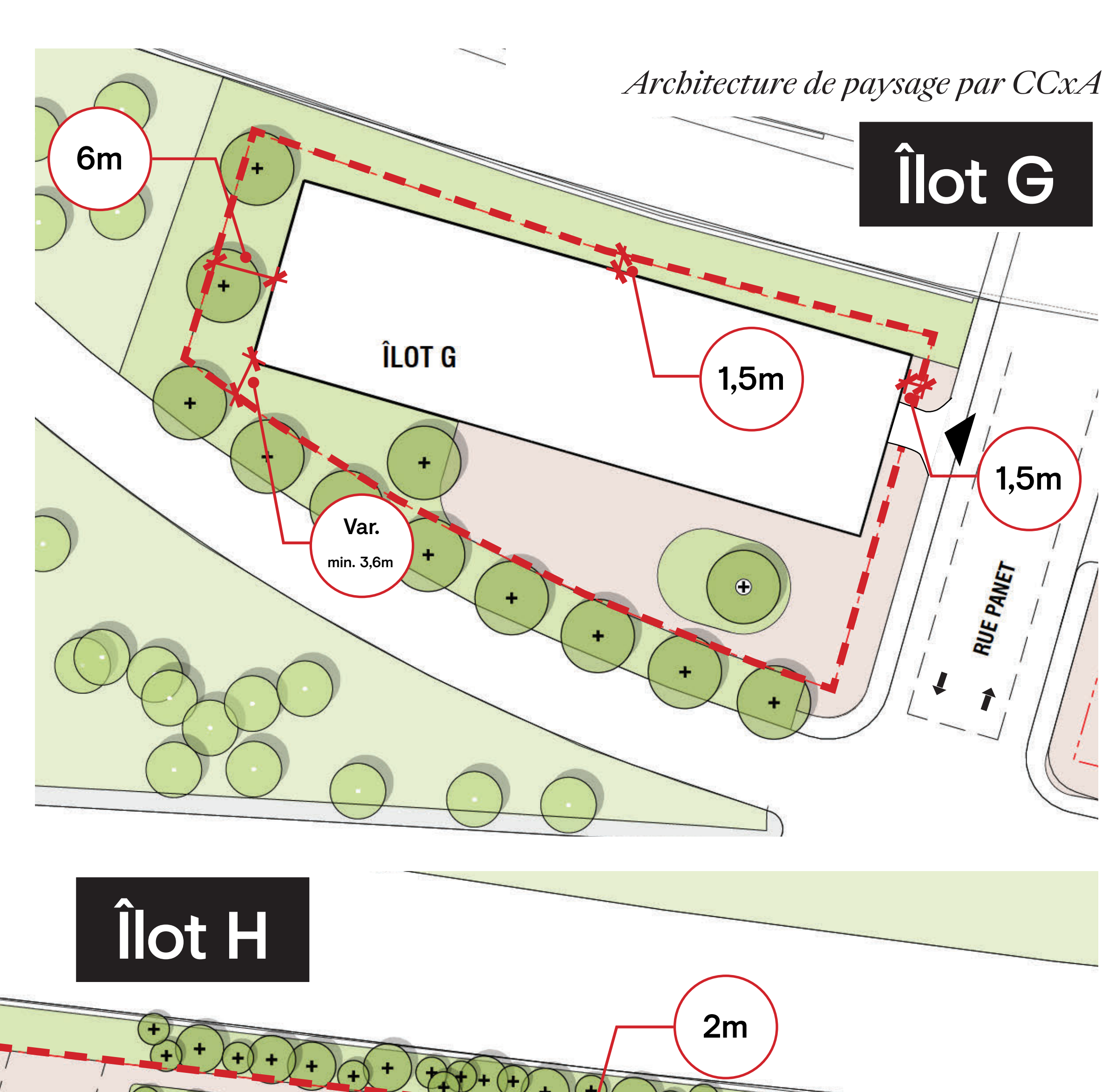
Superficie: 8 406 m²
Superficie constructible: 50 436 m²
Densité: 6,0
Taux d'implantation: ± 60%
Espace libre au sol: 3 357 m²
Hauteur maximale: 65m



▶ Accès stationnement

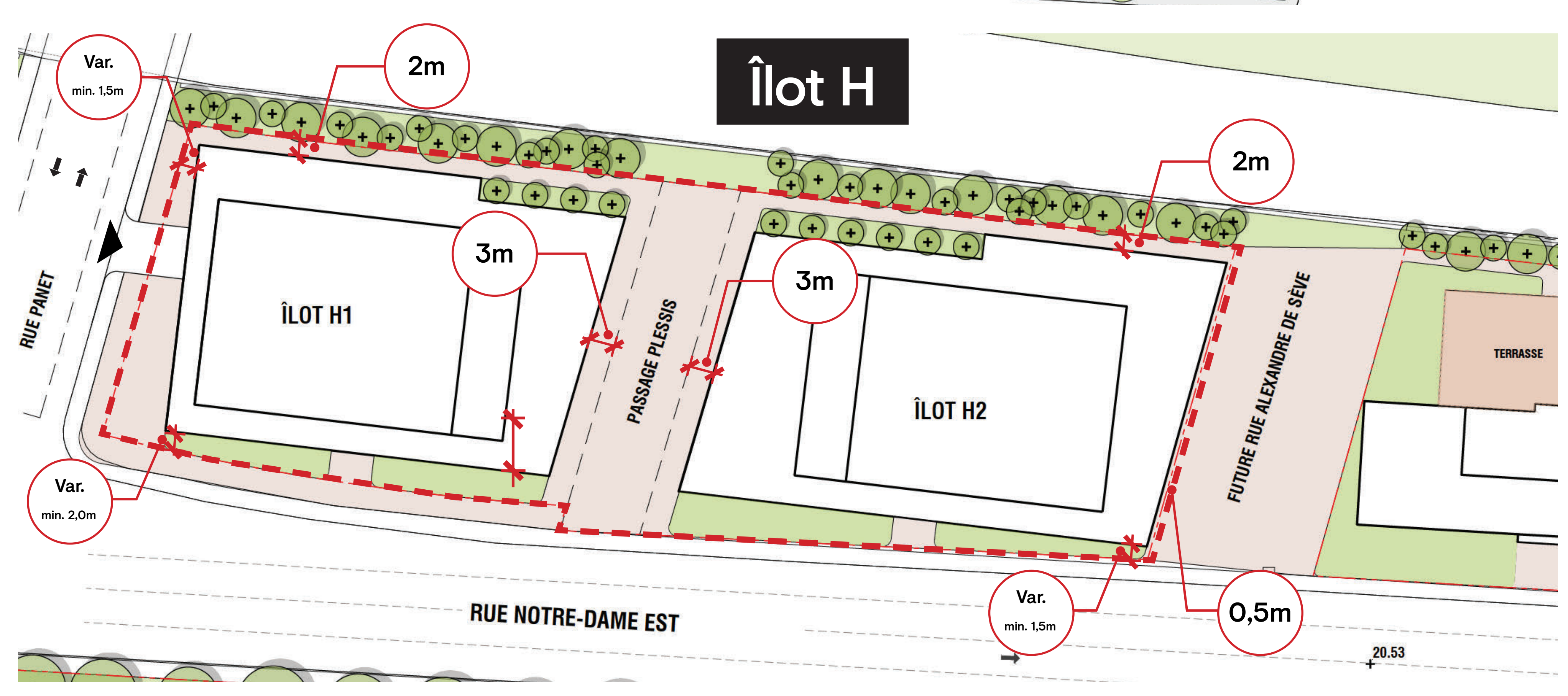
Îlot G

Superficie: 2 053 m²
Superficie constructible: 12 318 m²
Densité: 6,0
Taux d'implantation: ± 53%
Espace libre au sol: 965 m²
Hauteur maximale: 65m



Îlot H

Superficie: 4 769 m²
Superficie constructible: 28 614 m²
Densité: 6,0
Taux d'implantation: ± 70%
Espace libre au sol: 1 453 m²
Hauteur maximale: 65m

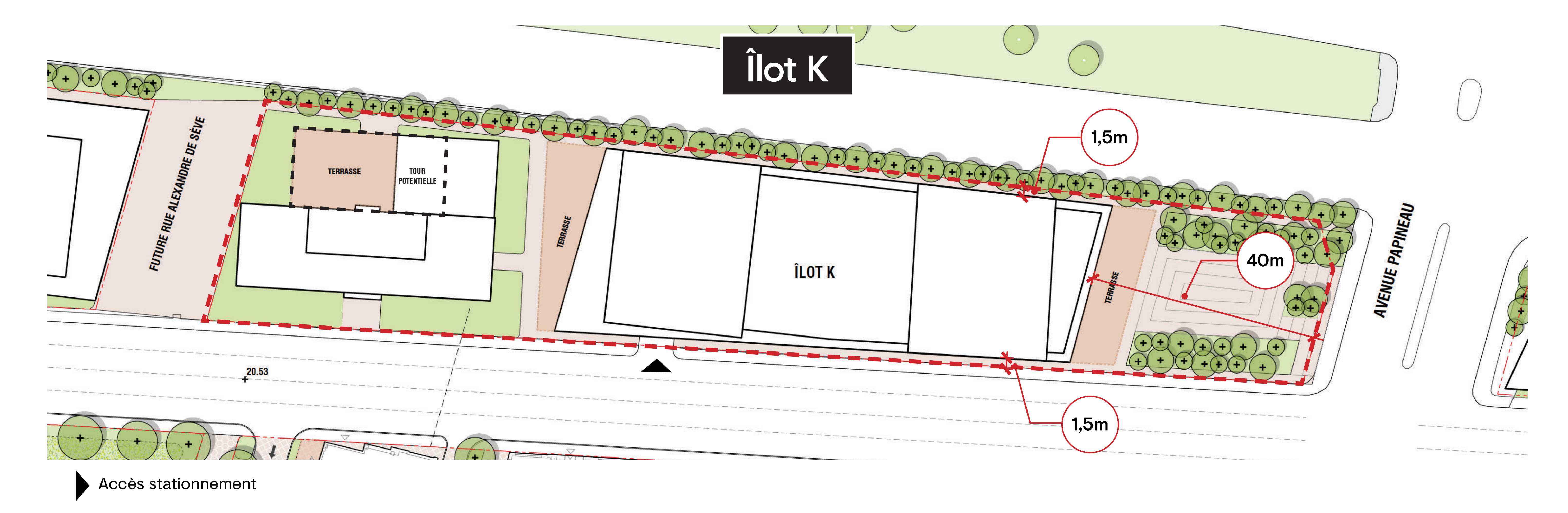


Accès stationnement

Îlot K

Architecture de paysage par CCxA

Superficie: 6 317 m²
Superficie constructible: 37 902 m²
Densité: 6,0
Taux d'implantation: ± 55%
Espace libre au sol: 2 780 m²
Hauteur maximale: 65m

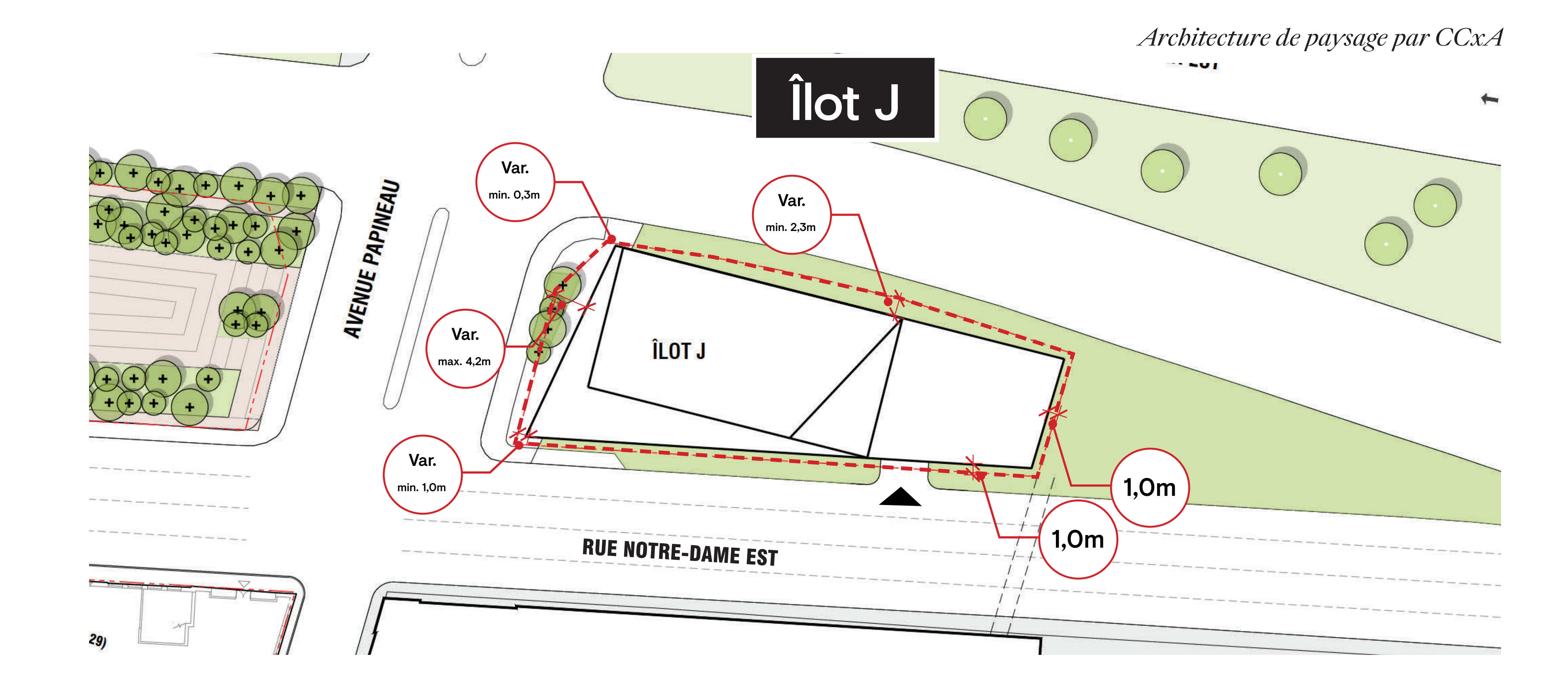


Accès stationnement

Îlot J

Superficie: 1 434 m²
Superficie constructible: 8 604 m²
Densité: 6,0
Taux d'implantation: ± 83%
Espace libre au sol: 244 m²
Hauteur maximale: 65m

Architecture de paysage par CCxA



Accès stationnement

Îlot L

Superficie: 11 602 m²
Taux d'implantation: ± 43%
Espace libre au sol: 6 600 m²
Superficie cédée (parc Craig): 1 485 m²

Lot L1
Superficie: 1 688 m²
Superficie constructible: 10 128 m²
Densité: 6,0
Taux d'implantation: ± 55%
Hauteur maximale: 45m

Lot L2
Superficie: 1 207 m²
Superficie constructible: 7 242 m²
Densité: 6,0
Taux d'implantation: ± 63%
Hauteur maximale: 45m

Lot L3
Superficie: 7 222 m²
Superficie constructible: 43 332 m²
Densité: 6,0
Taux d'implantation: ± 43,5%
Hauteur maximale: 45m



Accès stationnement

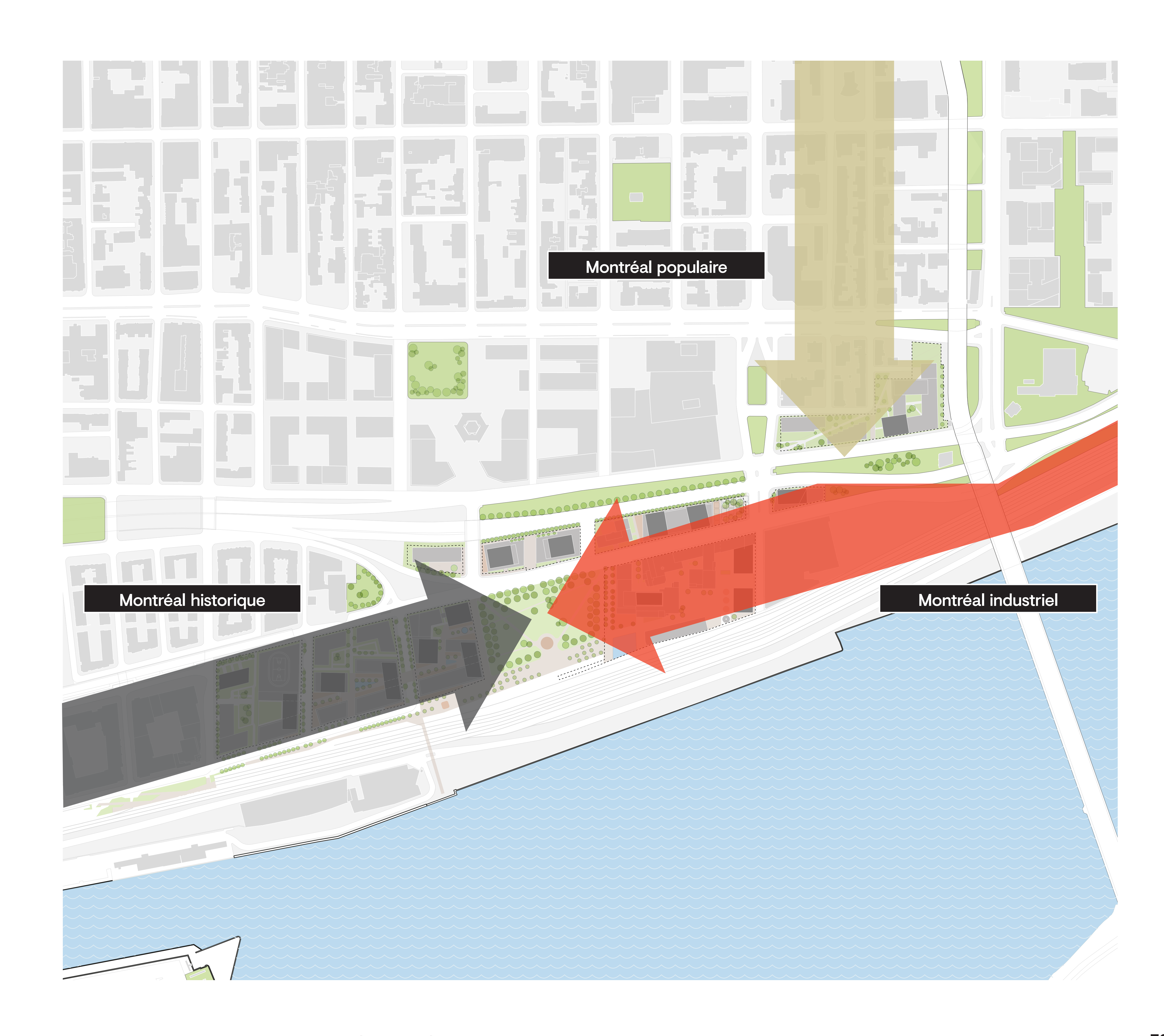
Unités de paysages

Pour assurer une cohérence architecturale dans le développement futur des bâtiments, nous proposons de structurer ce développement autour de trois axes principaux, chacun inspiré par les caractéristiques architecturales uniques du secteur.

Le premier axe, orienté d'est en ouest le long de la rive, englobe les rues Notre-Dame et de la Commune, qui incarnent l'unité de paysage du Montréal historique. Cet axe se rattache à l'architecture emblématique du Vieux-Port de Montréal et vise à prolonger son influence jusqu'au parc Sohmer.

Le second axe, qui suit les voies ferroviaires et les activités portuaires, représente le Montréal industriel. Alors même que la présence des bâtiments industriels diminue peu à peu, nous souhaitons valoriser les compositions architecturales et les matériaux distinctifs de ce patrimoine industriel.

Enfin, le troisième axe, s'étendant du nord au sud, met en lumière le Montréal populaire, marqué par les bâtiments de l'ancien Faubourg à M'lasse. Bien que plusieurs maisons ouvrières aient disparu, nous avons à cœur de préserver et de valoriser les caractéristiques uniques de ce patrimoine résidentiel, témoin du tissu social qui a survécu aux grandes transformations du secteur.

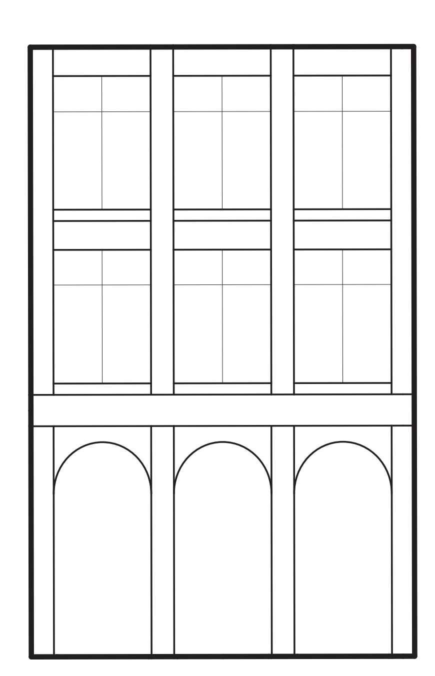


Les unités de paysages

Les trois unités de paysages suivantes sont explorées et soigneusement étudiées afin de créer trois nouveaux registres architecturaux servant de base pour les nouvelles interventions dans le secteur des Fabourgs

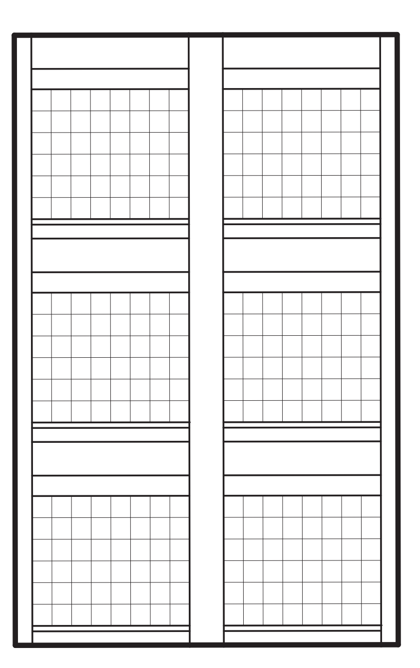
A — Montréal historique

Hauteurs de basilaires définies de manière à permettre une gradation constante de la masse vers l'eau. La symétrie des tours offre un front vers l'eau qui cadre l'îlot tout en amenant une lecture claire de l'ensemble.



B — Montréal industriel

Variation des profondeurs bâties, hauteurs et implantations au sol afin de créer des îlots hétéroclites qui empruntent les formes du contexte et permettent de retisser le site à son contexte urbain environnant.



C — Montréal populaire

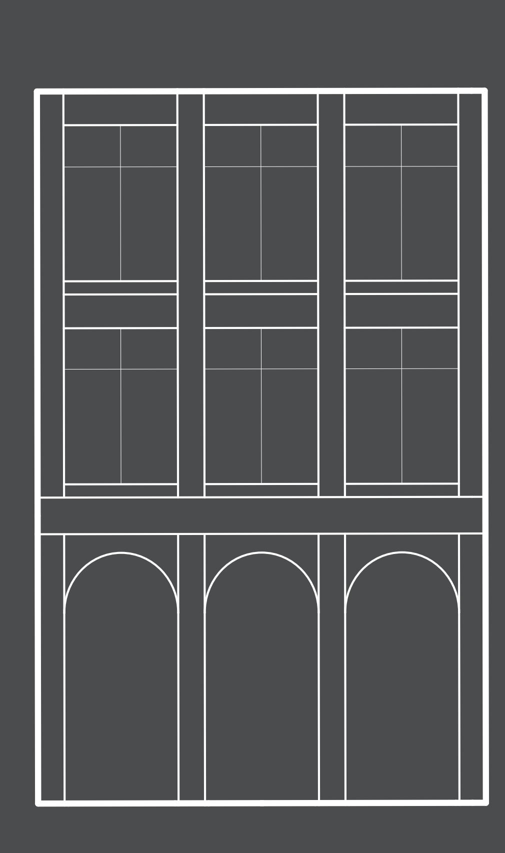
Organisation de bâtiments autonomes autour d'une rue traditionnelle avec de nombreux passages et circulations interîlots. La hauteur des immeubles est limitée sans être identique d'un bâtiment à l'autre.

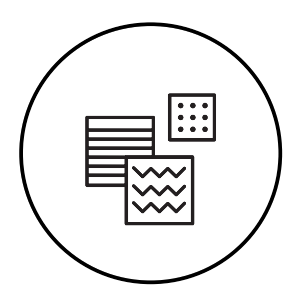


Quartier Molson

1.

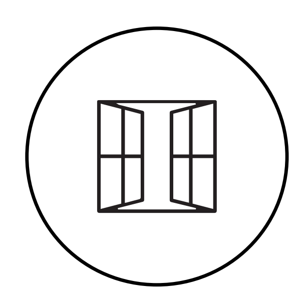
Montréal historique





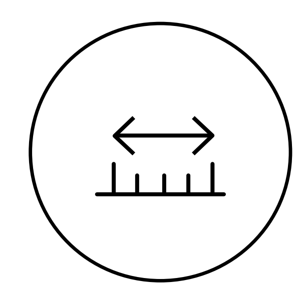
Matérialité

- Pierre grise de Montréal (calcaire) et matériaux contemporains évoquant la pierre



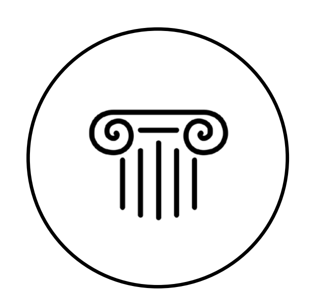
Ouvertures

- Généreuses (30 à 50%) et ordonnancées selon une trame bien exprimée



Porosité / Rythme

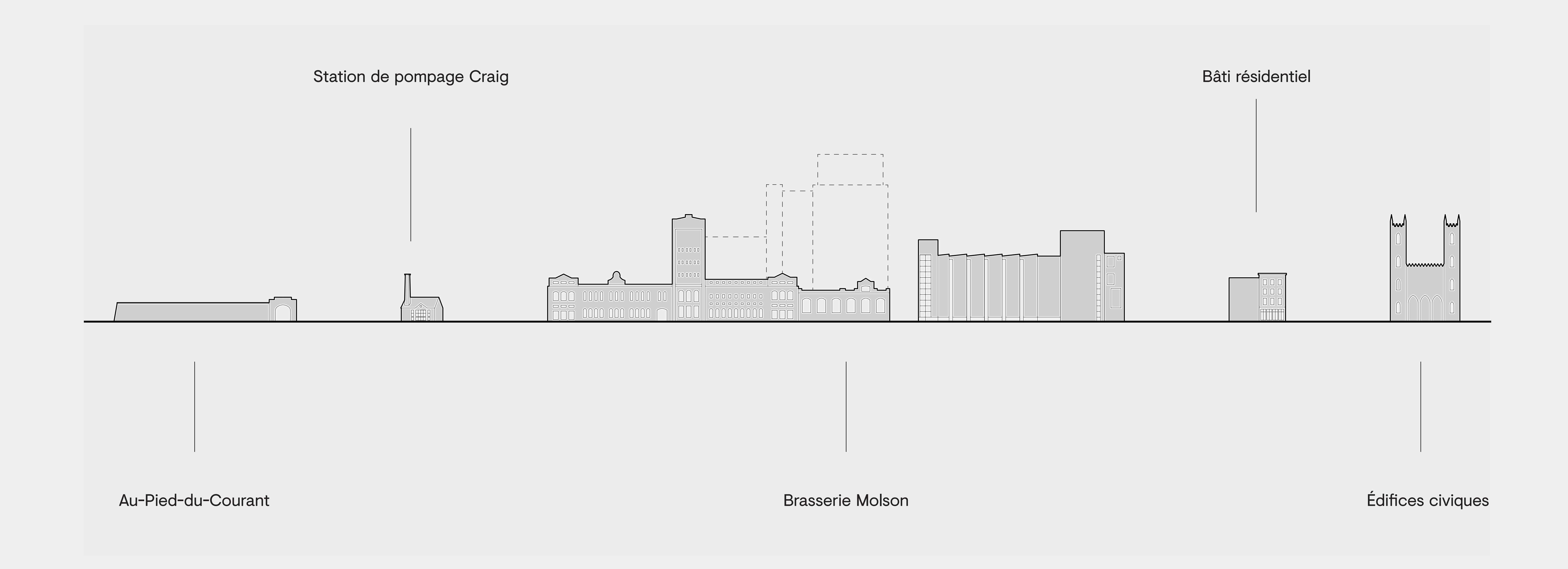
- Porosité moyenne.
- Rythme régulier et homogène



Éléments architecturaux

- Matériaux nobles
- Basilaires définis
- Fenêtres verticales exprimant la trame
- Homogénéité de l'ensemble

Bâtiments existants - Montréal historique



Composition typique hypothétique

Gestes architecturaux exprimant les intentions suivantes :

- Lecture d'ensemble marquée par une enfilade très régulière et homogène;

- Subtils jeux de retraits par rapport à l'alignement général pouvant être exprimé par des arcades;

-Positionnement et proportions des ouvertures exprimant une trame régulière et unifiée;

- Prédominance de la pierre grise au niveau de la matérialité.

Signifiants vernaculaires spécifiques à cette unité de paysage :

A. Arcade double-hauteur pour marquer un coin de rue animé;

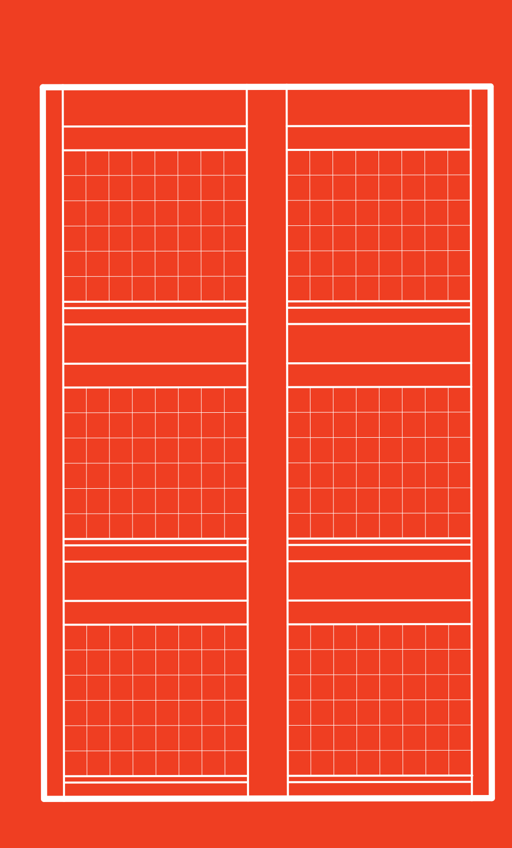
B. Ouverture plus prononcée au rez-de-chaussée pour activité commerciale;

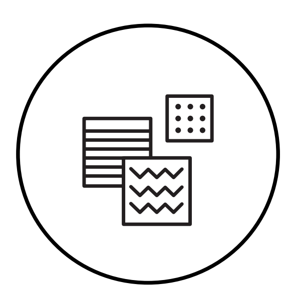
C. Arcade en guise de couronnement avec fonction commune.



2.

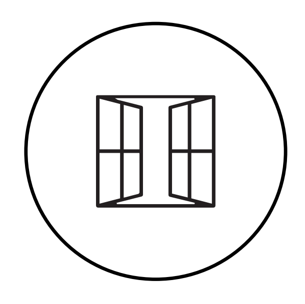
Montréal industriel





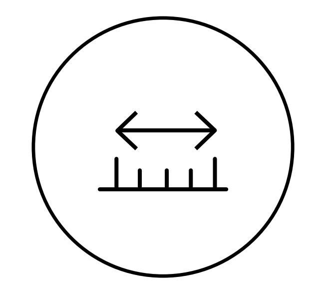
Matérialité

· Brique d'argile et revêtement métallique industriel



Ouvertures

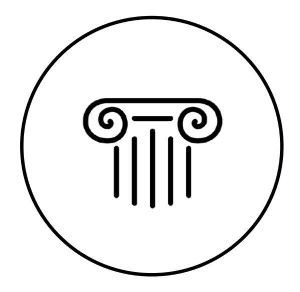
· Grandes sections aveugles entrecoupées de sections fenestrées éclectiques (10 à 50% d'ouvertures dans ces zones)



Porosité / Rythme

· Très faible porosité.

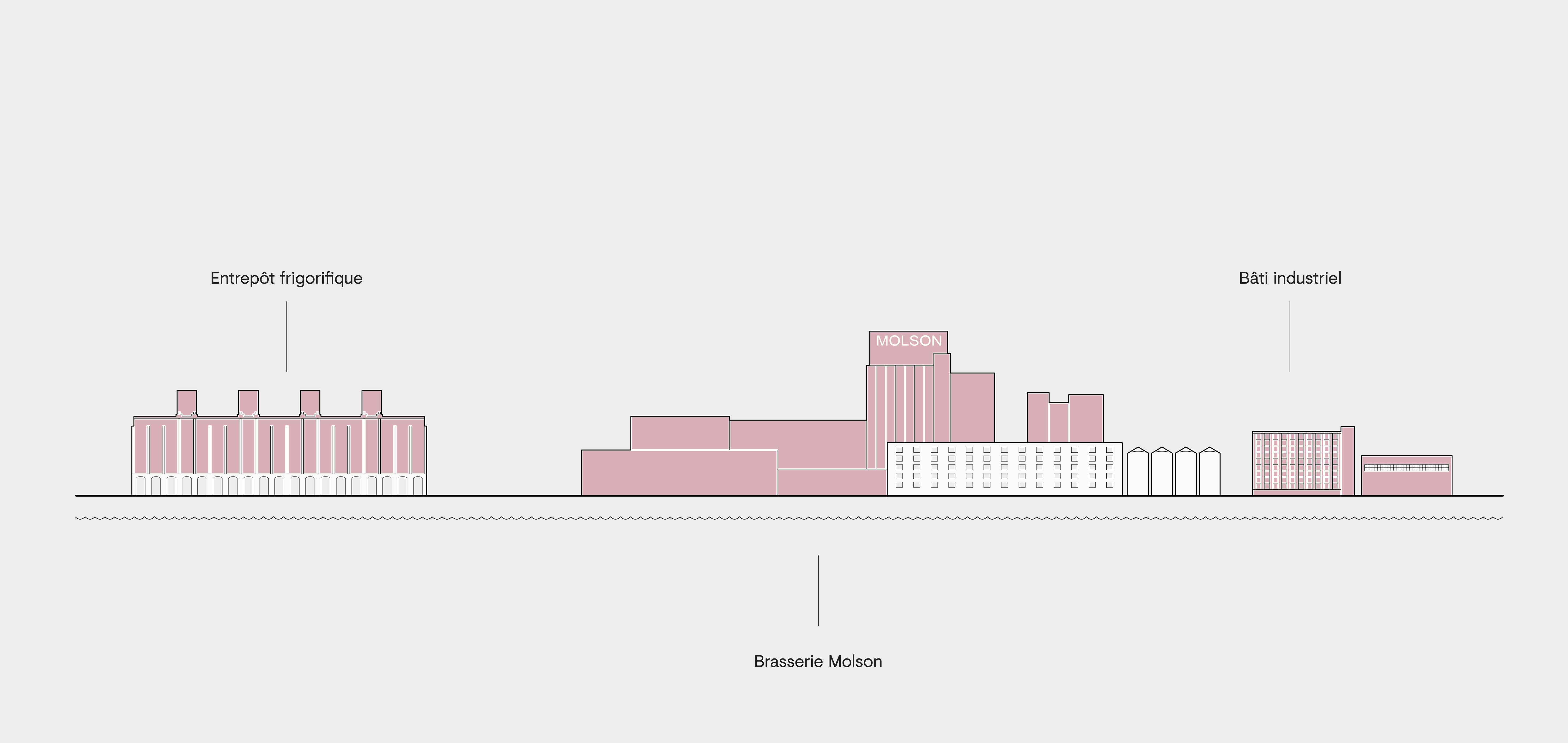
· Rythme irrégulier. Alternance de sections variées/hétéroclites et de longs pans de façade homogènes.



Éléments architecturaux

· Prédominance de l'appareil commun, modénature verticale, jeux de maçonneries en relief.

· Expression claire de la vocation industrielle du site.


Quartier Molson
Entrepôt frigorifique
MOLSON
Bâti industriel
Brasserie Molson

Composition typique hypothétique

Gestes architecturaux exprimant les intentions suivantes :

- Premier plan marqué par une rationnelle et une trame plus rigide au niveau des proportions que des ouvertures et seconds plans marqués par une variété de sursauteurs;

- Prédominance de la maçonnerie, utilisée de manière à renforcir la lecture d'une trame et réemploi de matériaux industriels.

Signifiants vernaculaires spécifiques à cette unité de paysage :

A. Serre et jardins partagés

B. Réemploi de vestiges industriels

C. Ouverture géante dans la trame pour marquer un usage particulier

D. Traitement spécifique du coin de rue

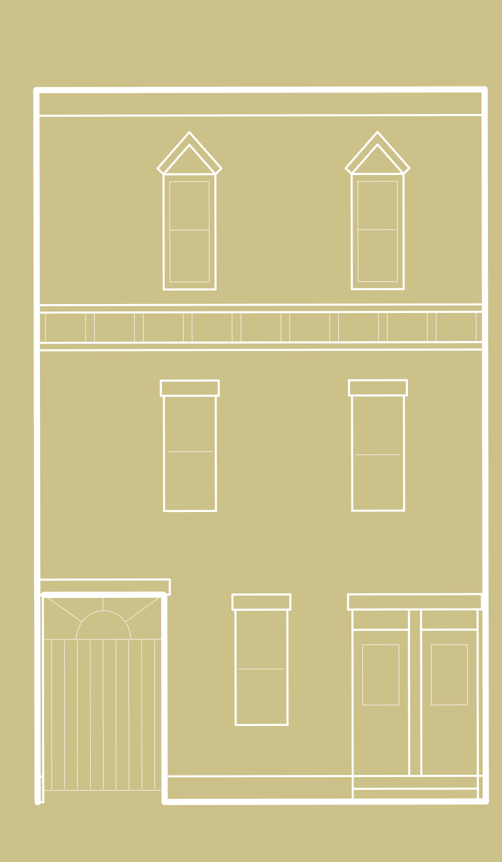


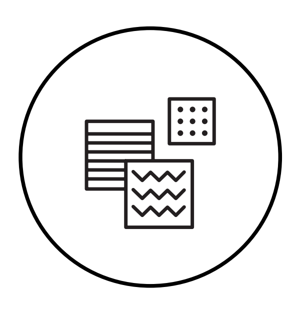
Basilaire résidentiel | Basilaire commercial | Porte cochère | Basilaire commercial | Entrée principale

3.

Montréal populaire

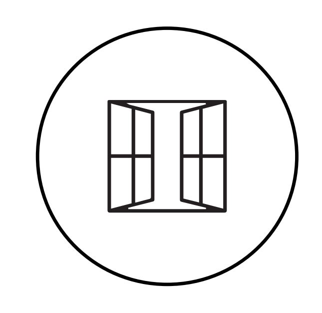
Quartier Molson





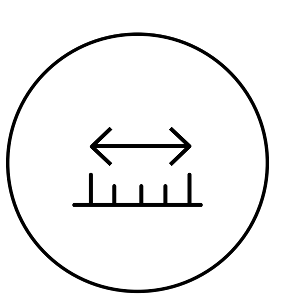
Matérialité

· Brique d'argile polychrome et pierre calcaire



Ouvertures

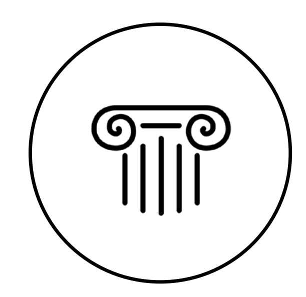
· Petites ouvertures verticales et régulières (15 à 20% de la façade)



Porosité / Rythme

· Multiplicité de portes d'entrée et portes cochères

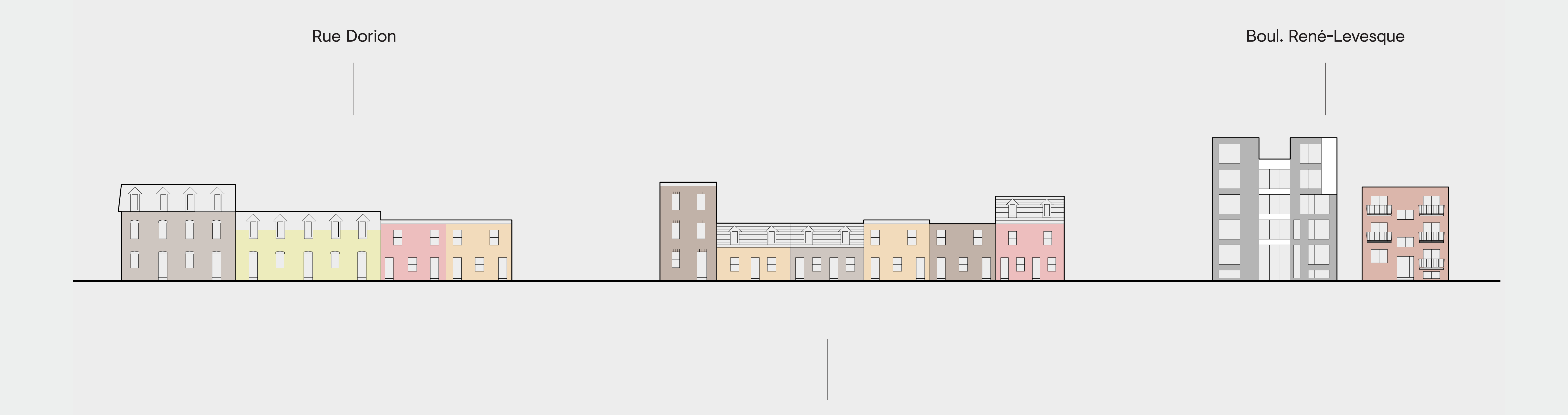
· Rythme régulier et exprimant un découpage de lots étroits.



Éléments architecturaux

· Agencement et motifs de briques de couleurs soulignant les ouvertures et jonctions entre les bâtiments.

· Corniches ouvragées et fausses mansardes


Quartier Molson
Rue Dorion
Boul. René-Levesque
Rue Érié

Composition typique hypothétique

Gestes architecturaux exprimant les intentions suivantes :

- Premier plan marqué par une multiplicité d'unités de bâtiments s'enfilant avec un rythme. Second plan de façade distinct du premier dans le rythme et tonalité;
- Ouvertures exprimant une proportion verticale et variations dans leur alignement;
- Diversité de tonalité, d'appareillages et de motifs de brique;

Signifiants vernaculaires spécifiques à cette unité de paysage :

A. Coin tronqué marquant un usage commercial

B. Addresse sur rue démarquée par unité

C. Parapet ouvragé et terrasse commune



Boucle énergétique

Le consortium a de grandes ambitions pour le développement durable du projet et l'un des éléments clés de sa conception est l'implantation et la création d'une boucle énergétique sur l'ensemble du site.

En effet, ce système innovant permettrait de revaloriser les rejets thermiques provenant des activités voisines pour répondre à la quasi-totalité des besoins résidentiels en chauffage et en eau chaude du quartier.

Pour la centrale de refroidissement, le concept d'hydrothermie est actuellement à l'étude pour la climatisation du site et celle-ci pourrait être installée, en totalité ou en partie, dans le bâtiment 160situé au sud de l'Îlot des Voltigeurs. En effet, cet emplacement stratégique permettrait d'une part, la réutilisation d'un bâtiment existant de l'ancienne brasserie, et d'une autre, l'accès visuel d'une partie de la boucle énergétique. Le tout favoriserait l'éducation sur son mode de fonctionnement en plus de sensibiliser son public sur les enjeux et les solutions énergétiques durables adoptées pour le quartier.

Enfin, grâce à cette infrastructure énergétique, le bilan environnemental du projet sera considérablement amélioré notamment par l' économie circulaire créé par la valorisation des rejets thermiques du voisinage, la réduction majeure de l'intensité et de la puissance énergétique du site, l'élimination des tours de refroidissement des bâtiments (économies importantes en eau potable) et l'amélioration de la qualité de l'air grâce à la réduction significative des chaufferies à combustion utilisées pour la redondance et la résilience.

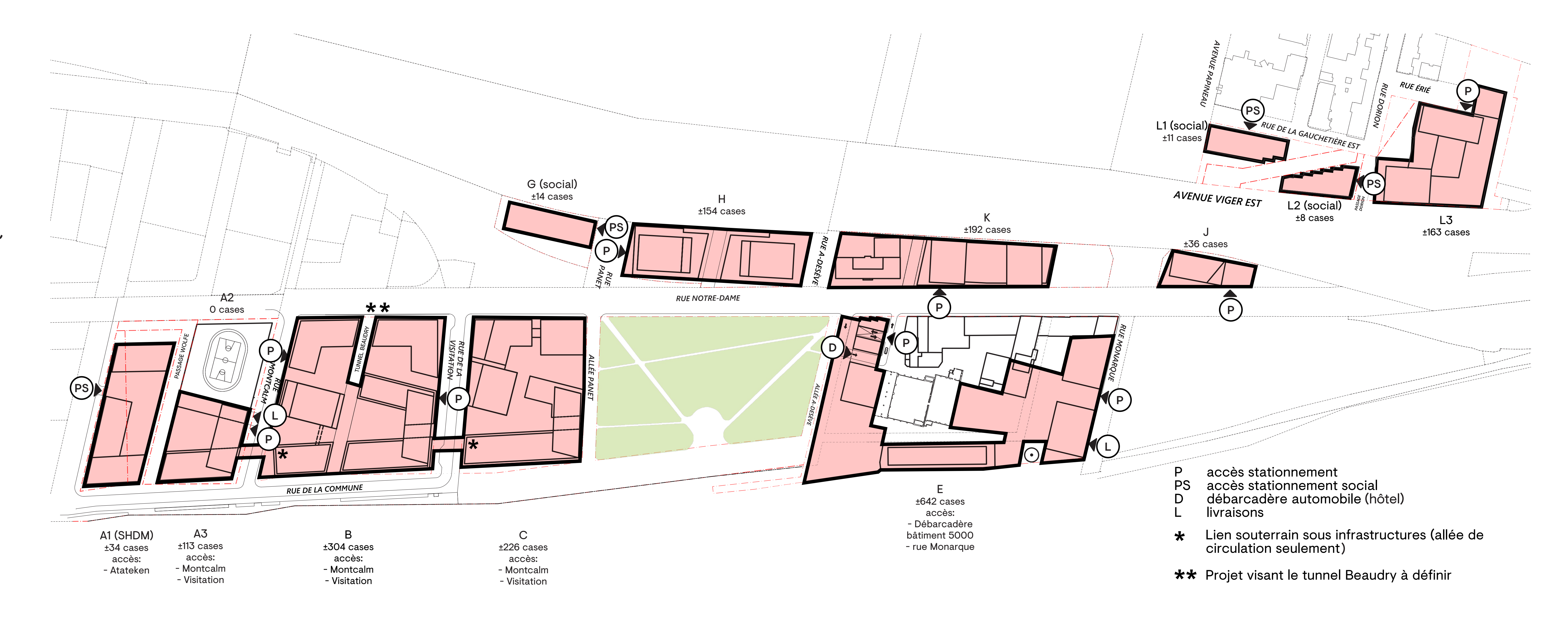


Accès et stationnement

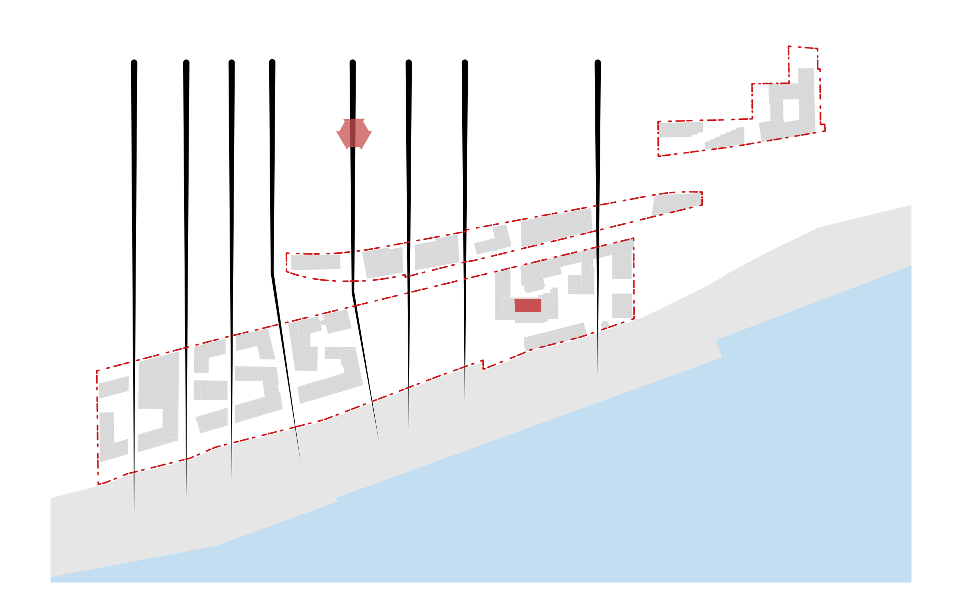
Le projet intègre un système de stationnement mutualisé entre les îlots A, B et C, accessible via une allée de circulation souterraine qui relie ces espaces de stationnement sous les rues Montcalm et De la Visitation, au niveau SS2, en passant sous les infrastructures. De plus, une desserte commerciale, potentiellement gérée par un opérateur privé, pourrait également être intégrée dans ce stationnement.

Un stationnement est prévu sous l'Îlot des Voltigeurs, avec une entrée située sur la rue Monarque au niveau SS1. Les livraisons pour cet îlot seront gérées par un quai de chargement au niveau SS2, accessible depuis le point le plus bas de la rue Monarque. L'entrée pour le stationnement de l'hôtel, également situé sur l'Îlot des Voltigeurs, se fera par un débarcadère au coin nord-ouest de l'îlot.

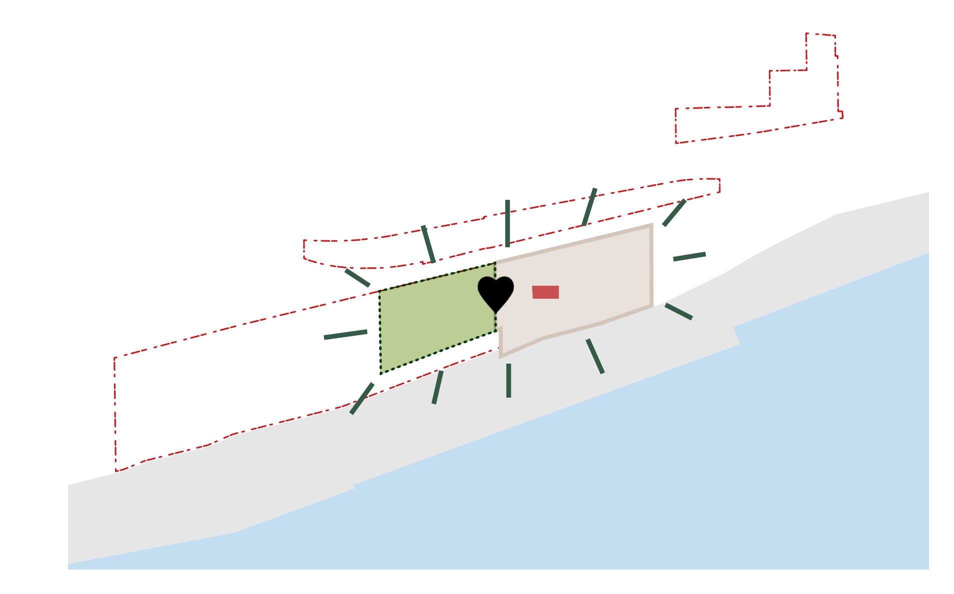
Enfin, l'accès aux stationnements des îlots G et H se fera depuis la rue Panet, tandis que celui pour les îlots K et J sera accessible depuis la rue Notre-Dame.



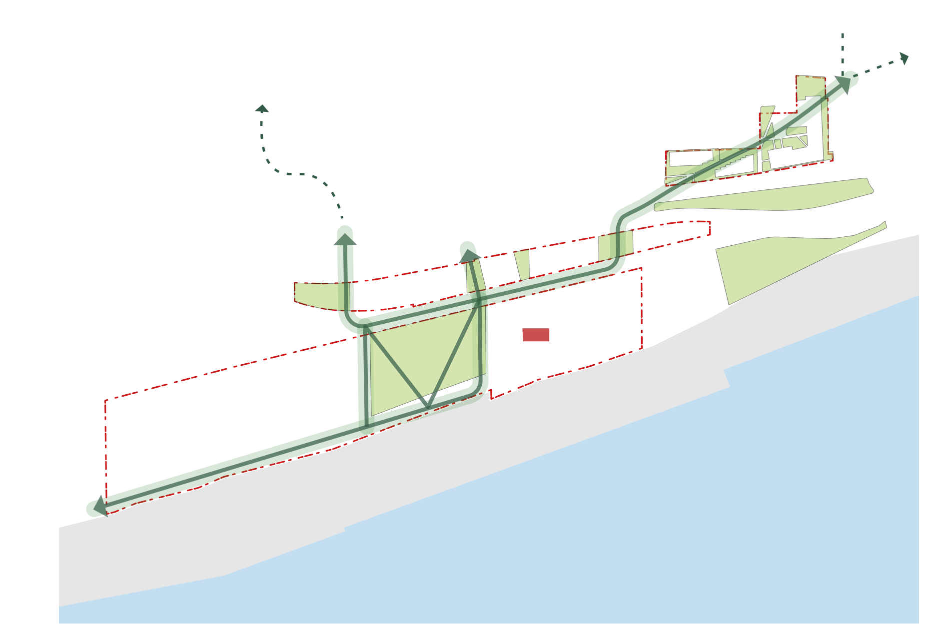
Synthèse des principes d'intégration urbaine



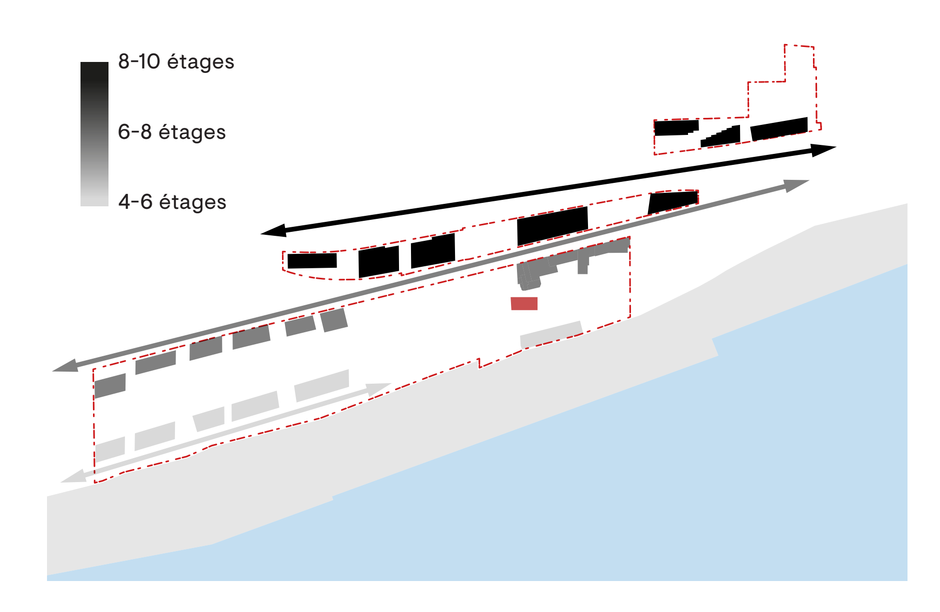
01 — Trame et prolongement des rues du faubourg



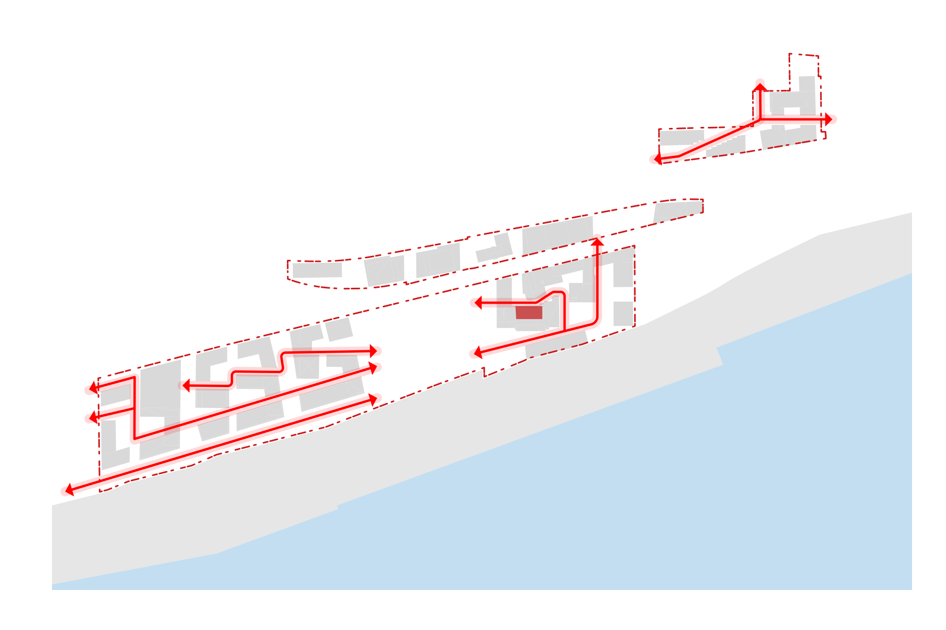
02 — Cœur vert unique et patrimonial



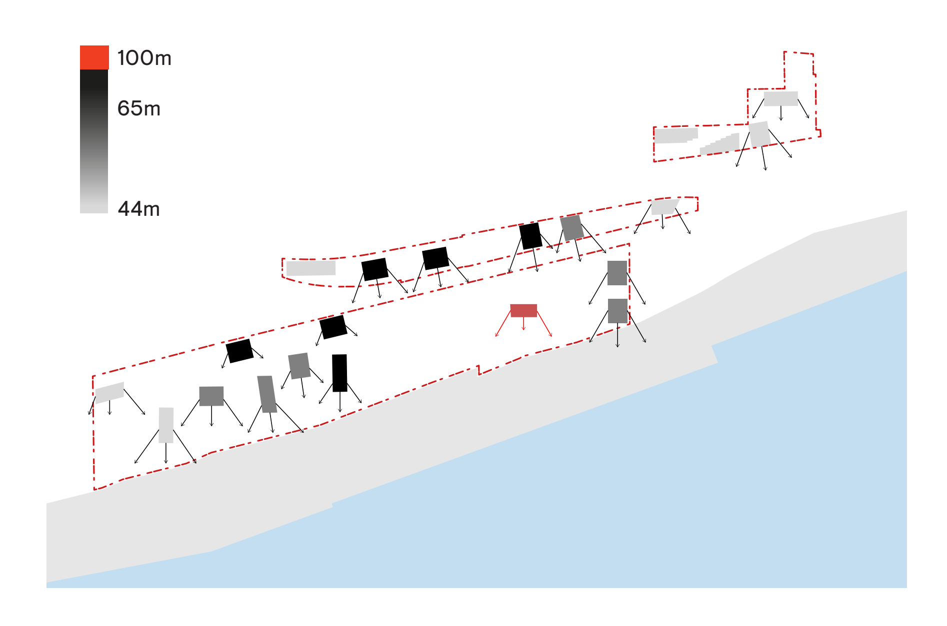
03 — Réseau d'espaces verts



04 — Gestion de densité et basilaires de différentes hauteurs



05 — Porosité est-ouest



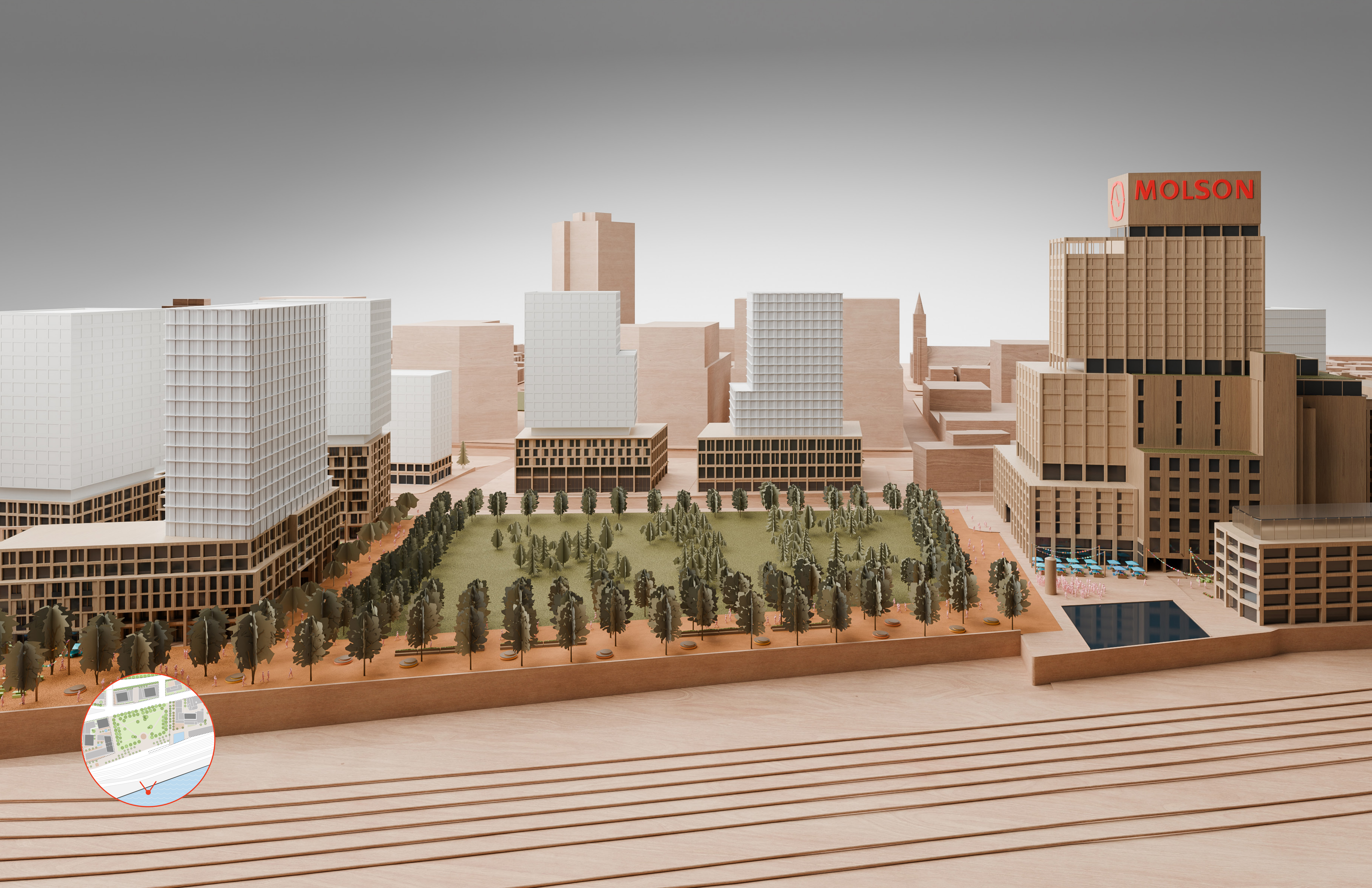
06 — Gestion des pointes de hauteur et des vues

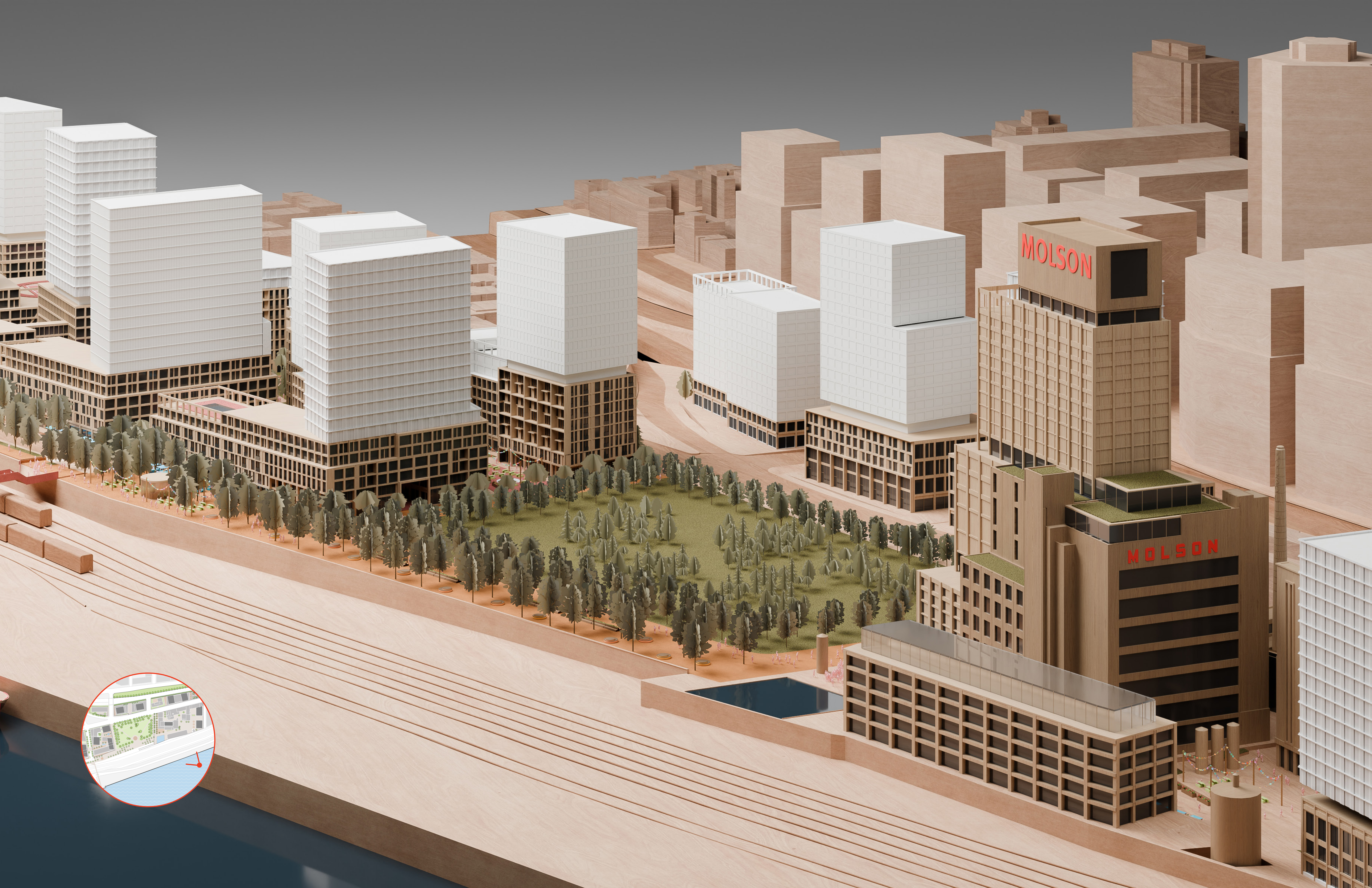
— 04

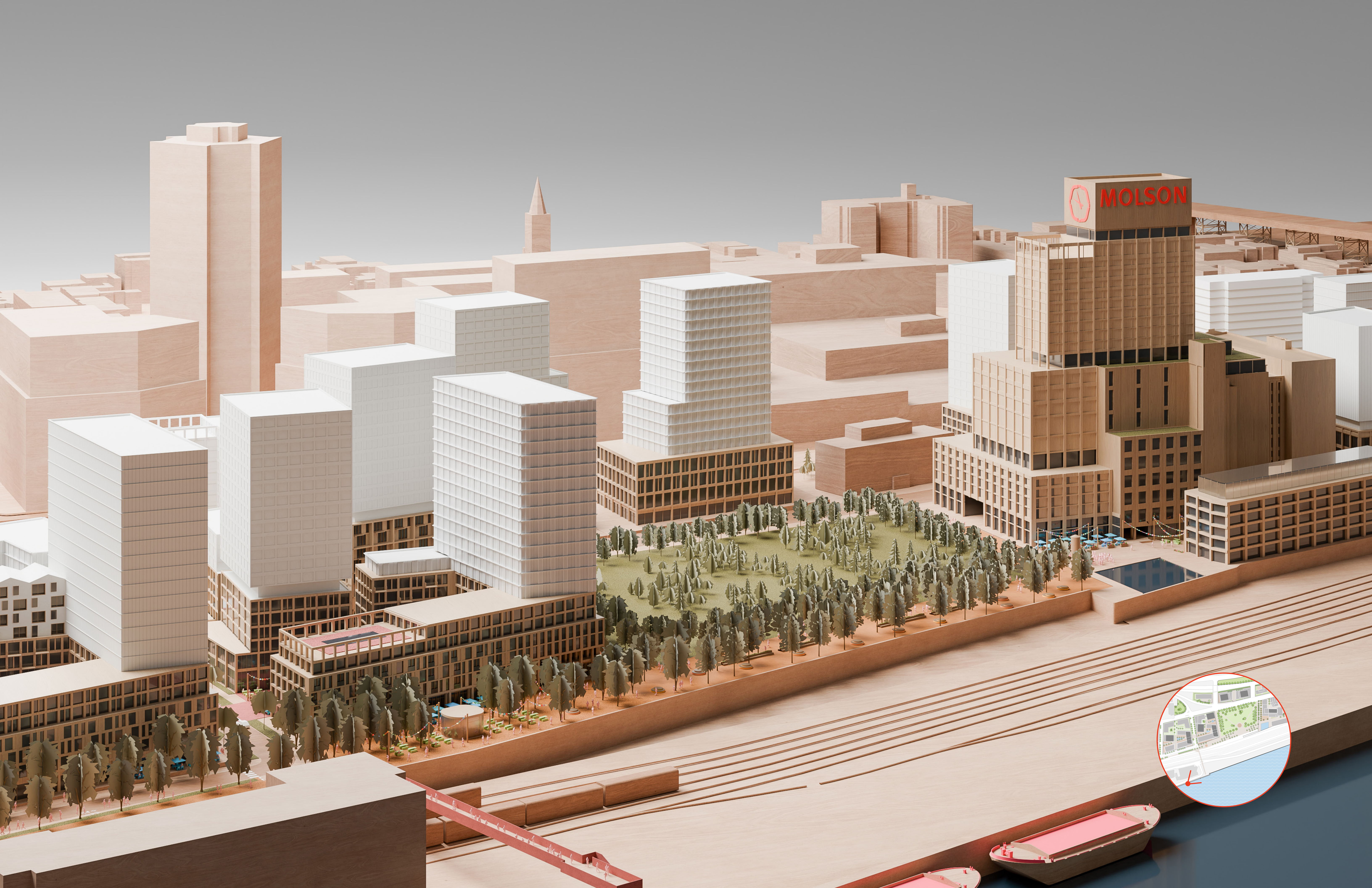
Vision de redéveloppement

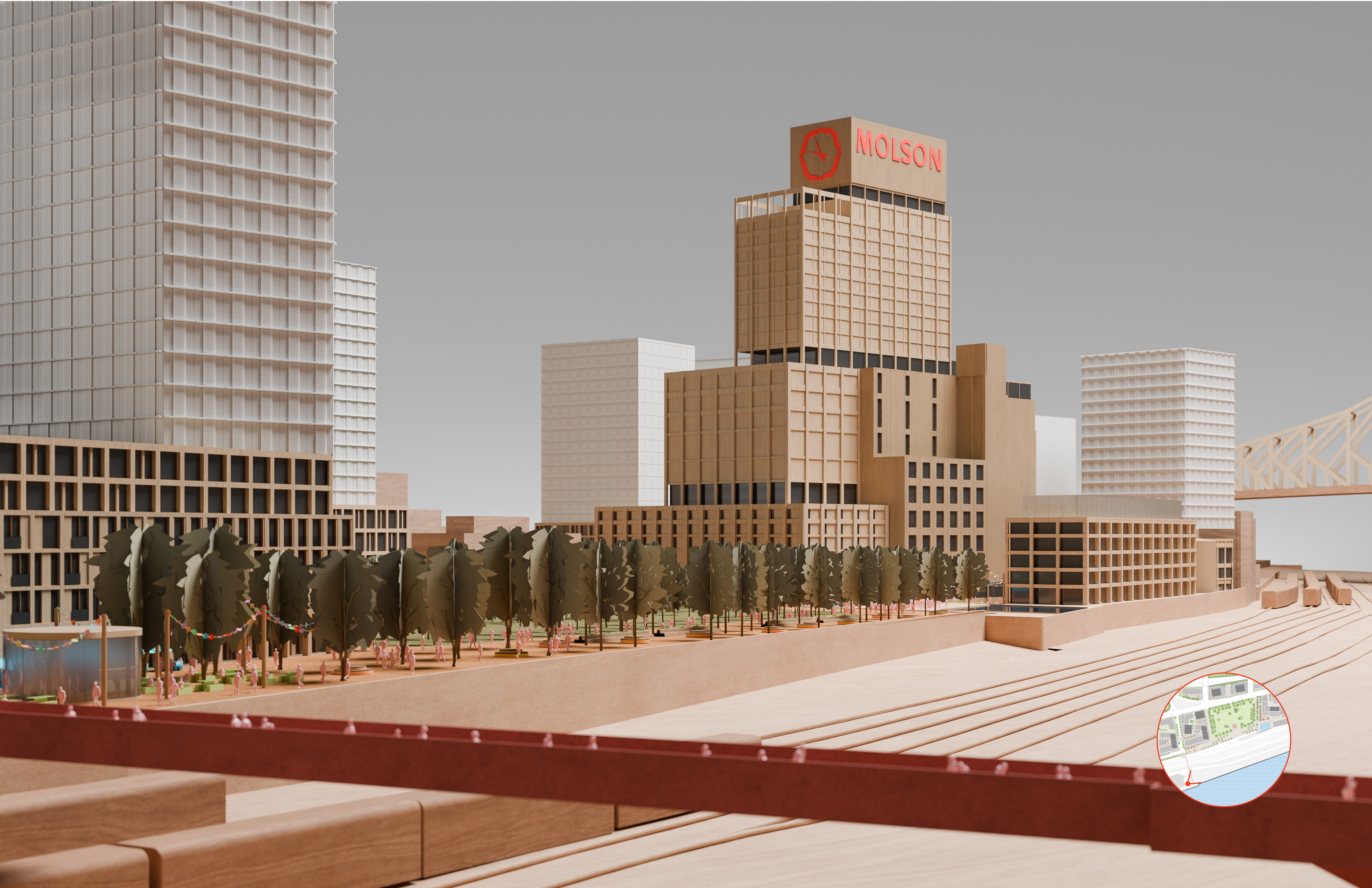

MOLSON


MOLSON
MOLSON


MOLSON


MOLSON
MOLSON


MOLSON


MOLSON


MOLSON





















Réglementation

Volet réglementaire PPCMOI

Le projet de requalification de l'ancienne brasserie Molson est sans précédent et implique la transformation intelligente d'un site ayant servi à un usage industriel et commercial. La conception du projet prendra donc du temps et devra être faite de manière ingénieuse pour, à terme, offrir un nouveau milieu de vie stimulant et inclusif au sein du paysage montréalais. Les prochaines pages précisent les articles du Règlement d'urbanisme qui posent certains enjeux qui pourraient éventuellement contraindre le développement du projet.



Urbanisme

FRAIS DE PARC ET MISE EN VALEUR PAR PHASE DE DÉVELOPPEMENT

Afin de concrétiser la vision d'ensemble du projet, le développement du site devra se faire par des travaux de transformation des bâtiments existants, d'excavation, de décontamination, de lotissement, de construction et autres.

Ces différentes opérations impliquent l'acquittement préalable des frais de parcs, conformément aux articles 3, 4 et 5 du Règlement 17-055-1. Cependant, l'îlot destiné au parc n'est actuellement pas libre de construction (comme requis par l'article 190.1 de la charte de la Ville de Montréal) et il ne sera pas possible de le livrer avant les interventions nommées ci-dessus. Sa livraison est visée en 2026 au plus tôt, nécessitant des dérogations à ces articles du Règlement 17-055 (017-055-1). Cette prémisse de redéveloppement est la raison originelle de cette demande de PPCMOI.

- *Référence à l'entente de 2019 (engagement de céder le parc) et l'hypothèque en garantie;*
- *Condition : plan identifiant un lot non constructible à l'emplacement du parc (10 %) et le complément provenant de l'engagement.*

Articles 3, 4 & 5 du règlement 017-055 (017-055-1)

***3.** Préalablement à la délivrance d'un permis de lotissement visé au paragraphe 1° de l'article 2, le propriétaire doit, au choix de la Ville :*

***4.** s'engager à céder gratuitement à la Ville une part de terrain faisant partie du site et équivalent à 10 % de la superficie du site, qui, de l'avis de la Ville, convient à l'établissement ou à l'agrandissement d'un parc ou d'un terrain de jeux ou au maintien d'un espace naturel ou au besoin d'espace d'un centre de services scolaire;*

1° verser à la Ville une somme compensatoire équivalente à 10 % de la valeur du site;

2° verser une somme compensatoire et s'engager à céder une partie de terrain du site dont le total doit être égal à 10 % de la valeur du site.

3° Préalablement à la délivrance d'un permis de construction visé au paragraphe 2° de l'article 2, le propriétaire doit verser à la Ville une somme compensatoire équivalente à 10 % de la valeur du site.

***5.** Préalablement à la délivrance d'un permis de construction visé au paragraphe 3° de l'article 2, le propriétaire doit verser à la Ville une somme compensatoire établie de la façon suivante :*

10 % de la valeur du site / nombre total de logements X (nombre de logements créés – nombre de logements sociaux et communautaires créés – nombre de logements de 3 chambres et plus créés)

DEMANDE DE DÉROGATIONS

Autoriser la délivrance de tous permis de lotissements et de construction avant la cession du parc.

SUPERFICIE DE PLANCHERS EN HAUTEURS

Dans le règlement de concordance, la Ville de Montréal a fixé une superficie maximale de 750 mètres carrés de plancher pour les sur-hauteurs (dessus de basilaire) afin de limiter l'impact de nouvelles tours trop massives sur le cadre bâti existant et le domaine public. Nous sommes conscients que les nouvelles constructions devront minimiser leurs impacts sur l'ensoleillement des constructions adjacentes et minimiser l'effet écrasant qu'elles pourraient éventuellement avoir sur le piéton. Maintenant, même si cette disposition vise à lutter contre la multiplication de tours inégales et favoriser un meilleur rapport de proportion des tours versus leurs basilaires, il n'en reste pas moins que cette limite imposée est difficilement adaptable aux exigences du marché actuel, autant pour de futurs immeubles résidentiels que commerciaux (bureaux). Par exemple, pour un projet résidentiel, le maximum de 750 mètres carrés de superficie de plancher incluant les balcons limitera la diversité des typologies offertes et orientera manifestement le développement du projet vers une conception à un coût plus élevé. Le tout sera donc incompatible avec l'orientation de la Ville de Montréal qui souhaite offrir des logements mixtes et accessibles à un plus grand nombre d'individus afin de promouvoir un milieu de vie inclusif pour toutes les catégories sociales et générationnelles.

Il est aussi bon de noter que le nombre de logements sociaux prévus sur le site ne pourra être atteint si cette superficie de plancher maximale est maintenue.



Urbanisme

Article 34.2 du règlement CA-24-282.128:

Îlots A, B, C, H & K

Dans un secteur ou une partie de secteur de sur-hauteur égal ou supérieur à 45 m compris entre les rues Atateken et Fullum, la superficie de plancher brute, incluant les balcons, d'un étage situé au-dessus de la hauteur en mètres maximale prescrite doit être égale ou inférieure à 750 m2.

Taux d'implantation maximal : 70 % (multiplié par 1.2 sur un terrain de coin).

Article 81 du règlement 01-282 (incluant CA-24-282.126)

Un mur latéral d'un bâtiment non érigé sur la limite latérale d'un terrain doit être implanté à une distance égale ou supérieure à la marge latérale minimale suivante, qui varie en fonction des hauteurs en mètres maximales prescrites

HAUTEUR EN MÈTRES MAXIMALE	MARGE LATÉRALE MINIMALE (EN MÈTRES)
jusqu'à 12.5 m	1,5
plus de 12,5 m jusqu'à 20 m	2,5
plus de 20 m jusqu'à 30 m	3,0
plus de 30 m	4,0

DEMANDE DE DÉROGATIONS

- Autoriser des superficies de plancher en sur-hauteur pouvant aller jusqu'à 1 300 m2 (ilots B & C) tout en assurant que les nouvelles superficies proposées n'auront pas d'impact significatif ni sur les vues d'intérêts identifiées au PPU des Faubourgs, ni sur l'ensoleillement du domaine public.

USAGES

Article 170.2 du règlement CA-24-282.128

Îlots A, B, C & L

Dans un secteur de la catégorie M.7 situé en tout ou en partie à l'est de la rue Atateken, un établissement commercial occupant le niveau du rez-de-chaussée ou un niveau inférieur à celui-ci doit comporter une entrée principale accessible directement depuis la rue.

DEMANDE DE DÉROGATIONS

Autoriser les commerces sans accès direct à la rue ou bien leur permettre de bénéficier d'une entrée commune partagée afin de minimiser les circulations verticales coûteuses (escaliers, escaliers mécaniques, ascenseurs, etc.).

Article 228 du règlement 01-282 (incluant CA-24-282.126)

Îlots A (pour R3 Solano), B & C (M11 voie ferrée), îlot G (pour M3C), Ilot E (pour le M10-11) et K & J (pour le M10-11)

Dans un secteur de la catégorie M.7, un local situé au rez-de-chaussée, adjacent à une façade faisant face à un terrain situé dans un secteur de la catégorie M-1 à M.11, doit être occupé par un usage commercial ou par un usage d'équipement collectif et institutionnel.

DEMANDE DE DÉROGATIONS

Le concept de rue partagée et animée est consolidé pas la continuité des rues projetées de la Commune, Panet ainsi que de la Visitation. En revanche, certains des axes nord-sud tels que Montcalm et Dorion ainsi que les axes de servitudes auront une vocation dite résidentielle.

Articles 227 & 232 du règlement 01-282 (incluant CA-24-282.126) : Usages principaux en dérogations aux usages permis dans la catégorie M.7

Îlots A, B, C, E, H & K

- *Parc de stationnement public intérieur;*

DEMANDE DE DÉROGATIONS

Le concept d'un parc de stationnement public intérieur est envisagé afin de donner plus de latitude aux citoyens de Montréal à pouvoir utiliser cet espace pour éviter de voyager au cœur du centre-ville de Montréal et donc, minimiser la circulation véhiculaire aux abords du fleuve. Cet usage conditionnel est donc demandé pour l'ensemble du site.

Article 381 du règlement 01-282 (incluant CA-24-282.126)

Îlots A, B (rue Montcalm) & E

Les normes énoncées au tableau suivant s'appliquent à tous les usages, sauf ceux de la

7. Débarcadère pour véhicule automobile : Pour un bâtiment situé dans un secteur de la catégorie R.1 dont le mode d'implantation est isolé ou pour un bâtiment occupé exclusivement par un ou plusieurs usages de la famille équipements collectifs et institutionnels : a) nombre maximal d'accès à la voie publique par terrain; b) distance minimale entre ces accès; c) largeur maximale de la voie d'accès.	oui 2 7,5 m 3 m	oui

DEMANDE DE DÉROGATIONS

Autoriser un débarcadère pour véhicules automobiles dans un secteur de la catégorie M.7 avec une entrée charretière de plus de 3 mètres de large.

Article 381 du règlement 01-282 (incluant CA-24-282.126)

Îlots A, B, C, H, J & K

Un café-terrasse est autorisé sur le toit d'un bâtiment aux conditions suivantes :

1. *est situé dans un secteur de la catégorie M.5, M.6, M.8 ou M.9, selon les conditions de la classe C, ainsi que dans un secteur de la catégorie M.10 ou M.11 ou sur un bâtiment occupé par un usage d'équipement collectif et institutionnel;*
2. *il est rattaché à un restaurant ou à un débit de boissons alcooliques situé au même niveau ou au niveau immédiatement inférieur;*
3. *il n'est pas situé au même niveau qu'un logement ni au niveau immédiatement supérieur;*
4. *4o le terrain sur lequel il est situé n'est pas adjacent à un terrain occupé par un bâtiment comportant au moins un logement.*

Aux fins du paragraphe 4 du premier alinéa, un terrain séparé par une ruelle d'un terrain occupé par un bâtiment comportant au moins 1 logement est considéré comme adjacent.

Urbanisme

DEMANDE DE DÉROGATIONS

La localisation du site permet de dégager des vues vers le centre-ville, le fleuve Saint-Laurent, le pont Jacques-Cartier et le Mont-Royal. L'implantation de café-terrasse au toit serait donc un ajout majeur afin de permettre une meilleure appréciation de ces vues.

Article 388 du règlement 01-282 (incluant CA-24-282.126)

Îlots A, B, C, H, J & K

Sauf pour un café-terrasse autorisé sur le toit d'un bâtiment, la superficie d'un café-terrasse ne doit pas excéder 50 % de la superficie occupée par l'établissement au niveau auquel le café-terrasse se rattache.

DEMANDE DE DÉROGATIONS

La succession de commerces de bouche de petites superficies et souhaitée, de même que l'implantation de terrasses aurait pour but d'animer le nouveau Quartier Molson. Il serait toutefois important de conserver une certaine marge de manœuvre quant à l'aménagement de futurs espaces terrasses afin d'éventuellement proposer des aménagements adaptés aux besoins d'opération qui seront à répondre à la demande. La superficie des terrasses pourrait donc facilement excéder le % de la superficie intérieure des établissements.

Opérations cadastrales

L'étendue et le processus des interventions sur les différents terrains du site seront complexes et nécessiteront l'espace nécessaire aux mouvements de machinerie lourde afin d'assurer une bonne exécution de ces travaux ardus. En effet, la séquence de ceux-ci sera complexe et créera vraisemblablement des non-conformités au moment du dépôt des diverses demandes de permis (lotissement, construction, transformation, etc.). Pensons notamment au fait que des bâtiments existants se trouvent et/ou se retrouveront sur un seul lot. En effet, la conformité réglementaire du projet et l'application de la réglementation doivent être analysées dans le cadre d'une planification d'ensemble dont la construction s'échelonnera sur plusieurs années.

Article 10.1 du règlement R.R.V.M. c. O. -1

Îlots A, B, C, G, H, J, K & L

Le directeur peut refuser d'approuver un projet d'opération cadastrale qui a pour effet de créer ou laisser un résidu de terrain non constructible.

Article 11.1 du règlement R.R.V.M. c. O. -1

Îlots A, B, C, G, H, J, K & L

Aucun permis de construction ne sera accordé :

1. *à moins que le terrain sur lequel doit être érigée chaque construction avec ses dépendances ne forme un ou des lots distincts sur le plan officiel du cadastre, qui sont conformes au règlement de lotissement ou qui, s'ils n'y sont pas conformes, sont protégés par droits acquis;*
2. *à moins que les services publics d'aqueduc et d'égout ne soient établis sur la rue en bordure de laquelle la construction est projetée ou que leur installation ne soit autorisée;*
3. *à moins que le terrain sur lequel doit être érigée une construction ne soit adjacent à une rue publique. Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux constructions pour fins agricoles sur des terres en culture.*

Article 15 du règlement R.R.V.M. c. O. -1

Îlots A, B, C, G, H, J, K & L

Aucune opération cadastrale ne doit avoir pour effet de :

- *créer une enclave;*
- *modifier la superficie ou les dimensions d'un terrain déjà bâti, si cette modification rend l'immeuble ou son occupation non conforme aux règlements;*
- *morceler un lot déjà bâti ou d'identifier une partie de lot déjà bâtit, si les lots qui résultent du morcellement ou de l'identification sont, en totalité ou en partie, superposés à l'aire du bâtiment et si chacune des parties du bâtiment ainsi scindé est non conforme aux règlements de construction, de plomberie ou d'urbanisme;*
- *modifier la superficie ou les dimensions d'un terrain déjà bâti, si cette modification accentue une dérogation aux règlements de construction et d'urbanisme.*

DEMANDE DE DÉROGATIONS

Permettre de déroger aux articles visés ci-dessus et autoriser que les paramètres de développement tel que le taux d'implantation, la densité, la conformité cadastrale, etc., prescrits par les différents règlements nommés dans la présente soient analysés uniquement lors de la réalisation de la dernière phase de construction.

L'inclusion de cette disposition vise à faciliter l'analyse du projet dans un contexte de planification d'ensemble qui créera, à terme, un quartier complet qui respectera l'ensemble des composantes d'aménagements dictées par les normes de développement en vigueur de la ville de Montréal.

Sommaire des demandes de dérogations

FRAIS DE PARC ET MISE EN VALEUR PAR PHASE DE DÉVELOPPEMENT

DEMANDE DE DÉROGATIONS

Autoriser la délivrance de tous permis de lotissements et de construction avant la cession du parc.

GARANTIES MONÉTAIRES

DEMANDE DE DÉROGATIONS

Revoir le phasage de l'Ilot des Voltigeurs dans son ensemble et permettre une imposition parcellaire des garanties et la levée des garanties bancaires au fur et à mesure que ces phases révisées se terminent.

HAUTEURS

DEMANDE DE DÉROGATIONS

Autoriser la délivrance de tous permis Profitez de la topographie du site pour déroger à ces articles afin de créer des basilaires continus, d'une hauteur maximale prescrite pour préconiser une perspective d'ensemble de la volumétrie des futurs bâtiments avec une continuité des basilaires et éviter l'effet « escaliers ».

SUPERFICIE DE PLANCHERS EN HAUTEURS

DEMANDE DE DÉROGATIONS

- Autoriser des superficies de plancher en sur-hauteur pouvant aller jusqu'à 1 800 m2 (ilots H & K) et 1 300 m2 (ilots B & C) tout en assurant que les nouvelles superficies proposées n'auront pas d'impact significatif ni sur les vues d'intérêts identifiées au PPU des Faubourgs, ni sur l'ensoleillement du domaine public.
- Autoriser un taux d'implantation pouvant aller jusqu'à 100 %.
- Permettre que les retraits (marges de recul en sur-hauteur) soient réglés sous forme de critères dans la résolution du PPCMOI puisque le concept détaillé n'est pas encore défini et qu'il risque d'y avoir des modifications au fil du temps. Le tout pour ne pas limiter notamment le travail des différents professionnels dans le développement du concept / design.

USAGE

DEMANDE DE DÉROGATIONS

Autoriser les commerces sans accès direct à la rue ou bien leur permettre de bénéficier d'une entrée commune partagée afin de minimiser les circulations verticales coûteuses (escaliers, escaliers mécaniques, ascenseurs, etc.).

DEMANDE DE DÉROGATIONS

Le concept de rue partagée et animée est consolidé pas la continuité des rues projetées de la Commune, Panet ainsi que de la Visitation. En revanche, certains des axes nord-sud tels que Montcalm et Dorion ainsi que les axes de servitudes auront une vocation dite résidentielle.

DEMANDE DE DÉROGATIONS

L'implantation d'une école primaire ou secondaire est identifiée au PPU des Faubourgs. En revanche, l'emplacement incertain de l'école contraindrait la présence d'un débit de boissons comme demandé sur l'îlot des voltigeurs.

Dans un quartier qui se veut inclusif et ouvert aux familles, il serait pertinent d'autoriser les salles d'amusement familial. Ce type d'usages pourrait notamment se retrouver en sous-sol ou dans la tour, afin d'éviter tout potentiel conflit d'usages.

DEMANDE DE DÉROGATIONS

La mixité d'usages est partie prenante d'un projet de développement tel que celui du Quartier Molson. Il est donc suggéré d'inclure certains éléments dérogatoires à la catégorie actuelle du site afin de faire de celui-ci, un milieu de vie complet.

Le concept d'un parc de stationnement public intérieur est envisagé afin de donner plus de latitude aux citoyens de Montréal à pouvoir utiliser cet espace pour éviter de voyager au cœur du centre-ville de Montréal et donc, minimiser la circulation véhiculaire aux abords du fleuve. Cet usage conditionnel est donc demandé pour l'ensemble du site.

Enfin, il est bon de noter que la demande d'autorisation de l'usage « déchets de construction, de rénovation et de démolition » ne vise pas à opérer un établissement de ce type, mais bien de permettre la gestion et le concassage des matériaux issus de la démolition des bâtiments existants sur site afin de, notamment, pouvoir les transformer et réutiliser par le fait même.

DEMANDE DE DÉROGATIONS

Autoriser un débarcadère pour véhicules automobiles dans un secteur de la catégorie M.7 avec une entrée charretière de plus de 3 mètres de large.

Sommaire des demandes de dérogations

USAGE

DEMANDE DE DÉROGATIONS

La localisation du site permet de dégager des vues vers le centre-ville, le fleuve Saint-Laurent, le pont Jacques-Cartier et le Mont-Royal. L'implantation de café-terrasse au toit serait donc un ajout majeur afin de permettre une meilleure appréciation de ces vues.

DEMANDE DE DÉROGATIONS

La succession de commerces de bouche de petites superficies et souhaitée, de même que l'implantation de terrasses aurait pour but d'animer le nouveau Quartier Molson. Il serait toutefois important de conserver une certaine marge de manœuvre quant à l'aménagement de futurs espaces terrasses afin d'éventuellement proposer des aménagements adaptés aux besoins d'opération qui seront à répondre à la demande. La superficie des terrasses pourrait donc facilement excéder le % de la superficie intérieure des établissements.

SUPERFICIES

DEMANDE DE DÉROGATIONS

Autoriser l'implantation d'un commerce à un niveau supérieur pour permettre de créer un ensemble commercial intégrant une panoplie d'usages fonctionnant en complémentarité.

ARCHITECTURE

DEMANDE DE DÉROGATIONS

Ce paramètre vise essentiellement à conserver le caractère industriel et la matérialité de l'ancien site et permet une meilleure adaptation, aux besoins, de la fonction bureau pour certains bâtiments.

OPÉRATION CADASTRALE

DEMANDE DE DÉROGATIONS

Permettre de déroger aux articles visés ci-dessus et autoriser que les paramètres de développement tel que le taux d'implantation, la densité, la conformité cadastrale, etc., prescrits par les différents règlements nommés dans la présente soient analysés uniquement lors de la réalisation de la dernière phase de construction.

L'inclusion de cette disposition vise à faciliter l'analyse du projet dans un contexte de planification d'ensemble qui créera, à terme, un quartier complet qui respectera l'ensemble des composantes d'aménagements dictées par les normes de développement en vigueur de la ville de Montréal.

Sommaire des superficies

PLAN DIRECTEUR MOLSON

Sommaire des superficies par programme, logements et stationnements - *pour information seulement* 2024-10-31

ILOTS		SURFACES APPROXIMATIVES PROPOSÉES AU PLAN DIRECTEUR					ESTIMATION NB LOGEMENTS	ESTIMATION NB STATIONNEMENTS			
	SURFACE LOT (mc)	RESIDENTIEL (mc brut)	COMMERCIAL (mc brut)	HOTEL (mc brut)	BUREAUX (mc brut)	SOUS-TOTAL ILOT (mc brut)	NOMBRE DE LOGEMENTS (moyenne théorique de 78 mc)	RÉSIDENTIEL (0,33 case / logement)	COMMERCIAL BUREAUX (1 case / 150 mc)	HOTEL 400 CHAMBRES (0,75 case /chambre)	TOTAL ILOT
ILOT A (LOT A3)	4 441,7	23 600	2 000			25 600	303	100	13		113
ILOT B	11 691,2	67 147	3 000			70 147	861	284	20		304
ILOT C	8 405,5	45 433	5 000			50 433	582	192	33		226
ILOT E	20 109,3	28 000	16 500	23 000	17 000	84 500	359	118	223	300	642
ILOT H	4 769,2	15 115	3 500		10 000	28 615	194	64	90		154
ILOT J	1 434,4	8 606				8 606	110	36			36
ILOT K	6 316,8	24 901	2 500		10 500	37 901	319	105	87		192
ILOT L (LOT L3)	7 221,8	38 500				38 500	494	163			163
TOTAL	64 390	251 303	32 500	23 000	37 500	344 303	3 222	1 063	467	300	1 830

Merci!